



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Blüte und der Verfall der holländischen Seemacht

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

tinentalstaaten stärkt England seine Flotte und auch sein Landheer; und es ist wohl im Zusammenhang hiermit, wenn es sich mit Hintanzugung aller völkerrechtlichen Billigkeit und mit Aufwand sehr großer Mittel beeilt, in Afrika eine Suprematie zu befestigen, die ihm in gewissen Grenzen bisher von niemand streitig gemacht worden ist. Nachdem es sich den Seeweg durch das Mittelmeer und den Suezkanal gesichert, im Roten Meer Aden, weiter Sansibar als Stationen hinzu erworben, nachdem es Deutschland nicht erlaubt hat, die Luciabai zu erwerben, soll nun Südafrika bis zum Sambesi englisch werden, was die Erwerbung des besten südafrikanischen Hafens in der Delagoabai nach sich zieht wird. Dann ist auch das Indische Meer in der Hand Englands. Die beiden Zugänge zu den südlichen und den östlichen Ländern Asiens um das Kap der Guten Hoffnung und durch den Suezkanal werden gegen Europa geschlossen werden können, womit Europa auf den Weg um das Kap Horn verwiesen wäre. Nur Amerika behält freie Verbindung. Eine nicht englische Macht könnte von der Delagoabai aus die Wirkung der beiden Sperrforts lähmen, darum darf dieser für große Flotten geeignete Hafen nicht in andre als englische Hände kommen.

(Schluß folgt)



Die Blüte und der Verfall der holländischen Seemacht



in holländischer Schriftsteller, der um die Mitte des siebenzehnten Jahrhunderts von der glanzvollen Höhe hinabschaut auf die Anfänge seines Vaterlands, nennt Holland treffend ein Land, das von Natur nicht würdig gewesen wäre, bewohnt zu werden. Unendlich wenig brachte das Land selbst hervor. Fast alles, was für die Ernährung der Volksmassen, für Industrie und Schiffahrt vonnöten war, mußte vom Auslande erworben werden. Wollte dieses Volk höhere Geltung erlangen, die Waren der Fremde erwerben können, so mußte es auf die See hinausgehn und in den Berufen des Fischers und Schiffers Verdienst suchen. Die langgestreckte Küstenheimat, ein Mittelding zwischen Meer und Land, erleichterte diesen Übergang ganz wesentlich.

Bis in die Zeiten der Karolinger hinauf lassen sich die Friesen, die Bewohner der Küstenlandschaften von der Schelde bis zum Dollart, von Seeland, Holland, Westfriesland, als Seefahrer und Händler nachweisen. Nach England und Südnorwegen richtete sich die Fahrt. Sie scheinen auch die ersten gewesen zu sein, die die Fahrt um das Kap Skagen nach der Ostsee, wenigstens bis zur Ausmündung des Sundes erprobten. Hier gewann das Handelsleben im Anschluß an das Emporblühen der Heringsfischerei im Sund etwa seit dem Schlusse des zwölften Jahrhunderts zugleich große Umschlagsplätze an der

Südspitze Schwedens in Skanör und Falsterbo. Jedoch hemmte der gewaltige Aufschwung, den der Handel der niederdeutschen Städte während des vierzehnten Jahrhunderts nahm, die Fortschritte des friesischen Verkehrs in der Ferne. Schifffahrt und Verkehr der Skandinavier, der Russen, der Engländer und der Friesen wurden von den heimischen Meeren verdrängt. Fast konkurrenzlos herrschte auf ihnen Ende des vierzehnten Jahrhunderts das hanfische Schiff, der hanfische Kaufmann.

Deutlich erkennbar ist seit dem zweiten Kriege der Hansen gegen König Waldemar von Dänemark ein handelspolitischer Gegensatz zwischen Hansen und Holländern. In den Friedensschlüssen mit Dänemark 1370, mit Norwegen 1376 wurden den Holländern, die Seite an Seite mit den Hansen die nordischen Herrscher bezwungen hatten, dieselben Vergünstigungen wie den Hansen im Verkehr mit dem Norden eingeräumt. An der Ausnützung aber wurden die Holländer alsbald allerorten, in Bergen, dem großen Hauptstapelplatz Norwegens nicht minder wie im Sund, von den Hansen beeinträchtigt. Nicht von allen Hansen, nur von denen, die den Verkehr des Nordens mit dem Ausland immer vollständiger in ihre Hände zu bringen suchten; das waren die sogenannten wendischen Städte Stralsund, Rostock, Wismar und Lübeck, das Haupt der ganzen Hanse. Die Reibungen wurden dadurch vermehrt, daß sich die Holländer immer entschiedener und planvoller der Frachtfahrt und des Zwischenhandels zwischen dem Ostseegebiet und den großen Märkten des westlichen Kontinents auf flandrischem Boden anzunehmen begannen. Denn in der Herrschaft über den ostwestlichen Handel lag die Überlegenheit begründet, die Lübeck und seine Nachbarstädte — auch Hamburg und Lüneburg stellten sich immer entschiedener an ihre Seite — in dem ganzen nördlichen Handelsgebiet ausübten. In Preußen und Livland, den Vorländern des riesigen, produktenreichen osteuropäischen Binnenlandes, suchten sich die Holländer einzunisten. Sie begannen sich zu Herren von Handelsartikeln zu machen, deren Vertrieb ebenfalls ganz besonders lübisch-wendische Erwerbszweige bedrohte, so des westfranzösischen Seesalzes und des Nordseeherings. Mit diesem Salz bekämpften sie die Herrschaft des Lüneburger Salzes in den Ostseeländern; des Fischfangs in der Nordsee nahmen sie sich in wachsendem Maße an, seit ihnen die wendischen Städte am Ende des vierzehnten Jahrhunderts die Teilnahme am Handel mit dem Sundhering erschwerten. Sie schmälerten den Absatz der im lübischen Verkehr zwischen Flandern und Rußland alteingebürgerten flandrischen Webwaren, indem sie eine eigne Tuchindustrie zu entwickeln begannen. Sie suchten in allen Zweigen des wendischen Zwischenhandels zwischen Ost und West Fuß zu fassen. Im fünfzehnten Jahrhundert war der Kampf zwischen Lübeck und Amsterdam — um die leitenden Städte zu nennen — auf allen Punkten entbrannt. Wiederholt suchte Lübeck die Hansestädte zu einmütigen Sperrmaßregeln gegen den holländischen Handel zu vereinigen. Sie erwiesen sich im wesentlichen als wirkungslos, schärfere Mittel mußten angewandt werden, wenn Lübeck seine angefochtne Handelshegemonie behaupten wollte.

Auf zwei großen Straßen bewegte sich der Verkehr zwischen der Ostsee

und der Nordsee, auf der holsteinischen Landstraße, die Lübeck mit Hamburg verband, und die in den Jahren 1390 bis 1398 ergänzt worden war durch einen lübbischen Kanalbau zwischen Trave und Elbe, und auf der Seestraße durch die dänischen Gewässer. Die Landstraße stand vollständig unter der Herrschaft Lübecks, und die Seestraße mußte dieses Schicksal teilen, wenn es Lübeck gelang, den skandinavischen Norden und seine Herrscher wirtschaftlich wie politisch weiter zu beherrschen. Das war altlübbische Politik; mit ihr verquickte sich nun die Spekulation, um die lästig werdenden Konkurrenten vom Norden und von der Ostsee möglichst fernzuhalten.

Schon in den zwanziger Jahren des fünfzehnten Jahrhunderts nahm der Kampf um den Sund und um den Zwischenhandel, der Hollands europäische Bedeutung begründet hat, akute Formen an. Im Kampf und im Bunde mit den nordischen Herrschern suchte Lübeck wiederholt den Sund zu sperren, und die große Menge der Bevölkerung jubelte diesen Unternehmungen zu, am begeistertsten, als Bullenwever 1534 seine verwegnen Pläne in die That umzusetzen begann. Aber diese scheiterten schnell und vollständig; die lübbische Herrschaft über den Sund und über den Norden brach damit für immer zusammen, und der holländische Handel konnte sich fortan sicher vor fernern thätigen Gegenwirkungen Lübecks das Übergewicht in der Ostsee erringen.

Wiederholt hatte die holländische Seemacht während dieser Kriegsperiode Gelegenheit gehabt, ihre Tüchtigkeit zu beweisen. Die Vertrautheit mit der See durch den großen Fischfang in der Nordsee machte die Niederländer zu einem seegewohnten und seegewandten Volk, erzog eine eisenharte, kühne, seemächtige Bevölkerung. Von dem Gelingen der jährlichen Heringsfischerei hing Hollands Wohlfahrt ab, von der Ausrüstung der Schiffe, dem Knüpfen der Netze usw. lebten Tausende. Dem gesamten Volke wurde der Verkehr mit der See geläufig. „Die Fischerei hat uns zum Seevolk gemacht, sodaß wir großen Handel treiben konnten,“ das war die feststehende Überzeugung der Niederländer (de la Court). Und dieser Handel fand seinen Mittelpunkt in dem trefflichen Hafen von Amsterdam. Schon 1438 konnte die Landesregierung bei dem Ausbruch eines Krieges mit den wendischen Städten erklären, daß Holland und Seeland gänzlich auf Kaufmannschaft begründet seien. Vom freien Verkehr mit den Ostseegebieten hing der Schwung des Handels auch für die andern Richtungen des Amsterdamer Verkehrs ab. Wenn es richtig ist, daß Holland schon um 1500 für neun Zehntel seines Getreidebedarfs auf überseeische Einfuhr, und zwar ganz überwiegend aus den Ostseegebieten, angewiesen war, so erklärt sich auch daraus die Erregung, die jede Erschwerung des Sundverkehrs in Holland hervorrief. Bald war der Handel mit dem baltischen Korn überhaupt der vornehmste Erwerbszweig des Landes. Amsterdam wurde die große Kornsteuer, von wo aus Westeuropa und namentlich das Mittelmeergebiet mit Getreide versorgt wurde.

Noch als Unterthanen des weltgebietenden spanischen Königs gelangten die Holländer vor allen Ländern Europas zu ihrer glänzenden maritimen Ent-

wicklung. Die spanische Statthaltertschaft nahm meist sorgfältig Rücksicht auf die Verkehrsinteressen ihrer nördlichen Provinzen. Zudem öffnete ihnen dieser politische Zusammenhang den ungewehrten Zugang zu den neuen Brennpunkten des Welthandels, Lissabon, Sevilla, Antwerpen; ja der Verkehr zwischen den südlichen Konlanden des Weltreichs und seinen niederländischen Provinzen geriet schon damals fast ganz in ihre Hände. Noch behauptete Antwerpen als Hafen und Handelsplatz einen bedeutenden Vorrang vor Amsterdam. Die Zahl der Schiffe betrug dort das Fünffache des Schiffsverkehrs im Amsterdamer Hafen. Wie bedeutend aber der Aufschwung des Amsterdamer Handels z. B. in der Zeit von 1531 bis 1566 war, das zeigen die Abgaben von der Wage und vom Pfahlgeld. Die ersten stiegen um mehr als das Doppelte, die letzten im Verhältnis von 3 zu 8, und das, ohne daß die Tarife verändert waren.

Um die Mitte des sechzehnten Jahrhunderts hat Holland eine höchst leistungsfähige Handelsflotte und ein ausgezeichnetes, großes Seemannspersonal. Einer Berufsflotte, um den Umfang des Handels, die Freiheit der Meere, die errungne wirtschaftliche Stellung zu schützen, hatte es bis dahin nicht bedurft. Die Rauffahrer, die ohnehin meist mit Geschützen und Waffen versehen waren, um schweifenden Seeräubern begegnen und die Neutralität in Kriegen anderer Mächte wahren zu können, waren auch zugleich die Kriegsflotte. Noch bestand der Seekrieg überwiegend in Kaperei. Die großen Seeschlachten von Berufsflotten gehören einer spätern Zeit gewaltigerer Kämpfe an. Aber diese Zeit war auch für Holland nahe herangerückt.

„Von der See ist Hollands Blüte, Macht und Ruhm gekommen; unsre Hauptkraft liegt in dem Imperium maris,“ so schrieb 1618, mitten in der Zeit des Freiheitskampfes ein holländischer Schriftsteller.

Als die spanische Knechtschaft die südlichen Niederlande überwältigte und die nördlichen bedrohte, als Steuerdruck, Inquisition, Scheiterhaufen so furchtbar auf dem Volke lasteten, da kam die Erlösung von der See her. Nie vielleicht hätte sich das geängstigte Volk wieder aufgerichtet ohne die Wassergeusen. Scharen von Auswandern trieb das grausame Wüten Albas aus dem Lande, die eifrigsten Protestanten eilten aus dem Süden in das Heer des Prinzen von Oranien, unter ihnen auch der edle Marnix von St. Aldegonde, der Dichter des Liedes Wilhelmus von Nassauwen. Aber die sicherste Zuflucht für alle freiheitliebenden Elemente der ganzen Niederlande gewährte das Meer. Es waren meist Seeleute aus Holland und Seeland, die die Scharen dieser Wassergeusen bildeten. Die ersten Kaperbriefe wurden 1568 durch die oranischen Prinzen an sie ausgestellt. Der Kampf gegen den spanischen Tyrannen war ihre Lösung. Nur Niederländer durften als Kapitäne, Leutnants, Schiffer angestellt werden. Die Beute wurde geteilt, auch der Prinz erhielt seinen Anteil. Klein waren die Schiffe, es waren nur notdürftig armierte Handelsfahrzeuge. Aber die Kaperei mehrte schnell ihre Zahl, und die gesamte Mannschaft war seegewandtes Volk. So fing der Krieg an, der Hollands Bedeutung zum Range einer Weltmacht erhob.

Aber Ordnung, Halt und Nachdruck kam in diese revolutionäre Bewegung doch erst, seit sich Seeland und Holland mit gesammelter Kraft den Rebellen angeschlossen. Die Eroberung von Briel durch die Wassergeusen gab 1572 das Signal zur Erhebung. Der Bund der beiden Landschaften war der Kern, um den sich die andern schlossen. Den Höhepunkt fand diese Entwicklung 1579 in der Utrechter Union, dem Kriegsbündnis der sieben Provinzen des niederländischen Nordens, der Generalstaaten, gegen Spanien. Das Schicksal des kühnen Unternehmens war freilich zunächst unbekannt. Die Münzen der Generalstaaten aus diesen gefährvollen Jahren zeigen — sehr bezeichnend — ein Schiff, das steuerlos und segellos auf hoher See dahintreibt mit der Unterschrift: *Incertum, quo fata ferant*. Unabsehbar dehnte sich der furchtbare Krieg mit der spanischen Weltmacht vor den Blicken aus.

Zur Errichtung einer nationalen Monarchie aber, die das erste Ergebnis des Kriegs sein zu müssen schien, kam es nicht. Graf Wilhelm, der große Schweiger aus dem immer so volkstümlichen Geschlechte der Oranier, wurde ermordet. Und nun riß das Patriziat der Städte, allen voran die selbstherrlichen Handelsherren und Stadtregenten von Amsterdam, die Leitung der jungen Nation an sich. In keinem andern Lande hatte ja das Bürgertum ein so unzweifelhaftes Übergewicht über die sozialen Mächte, wie in den Niederlanden. Dieses Bürgertum hatte in seinem Partikularismus, in seiner Eifersucht auf Wahrung erworbener Rechte dafür gesorgt, daß die Bundesgewalt der Union auf das allerdürftigste ausgestattet worden war. Mit Ausnahme des Münz- und Zollwesens blieb alles der Selbstverwaltung der einzelnen Städte vorbehalten. Nicht ganz mit Unrecht ist gesagt worden, daß der Niederländer vor 1795 eigentlich kein Vaterland, sondern nur eine Vaterstadt gekannt habe. Die Rücksicht auf Provinz und Stadt ging dem Wohle des Bundes voran.

Und derselbe kaufmännische Eigennutz widerstrebte aufs lebhafteste der Aufnahme der flandrischen und brabantischen Provinzen in die Union. Dann blieb ja Antwerpen der erste Weltmarkt! Und ungerührt schaute er zu, als 1585 diese Stadt von den Spaniern verwüstet wurde. Der Zweck wurde erreicht; fortan war Amsterdam der erste Handelsplatz Europas, und die Stadt sorgte durch die Schließung der Schelde dafür, daß Antwerpen für Jahrhunderte ungefährlich blieb.

Durch den unerhörten Kampf mit Spanien trat die Union der Niederlande in den Mittelpunkt der europäischen Politik. Aber der Verlauf dieses Kampfes ist ein wunderbares Schauspiel. Der Kaperkrieg der Wassergeusen wurde während der ganzen Kriegszeit rüstig weitergeführt und brachte der Union in manchen Jahren ganz bedeutende Einkünfte. Schnell lernte die Republik, wie der Krieg den Krieg ernähren müsse. Spanien allein trug die Kosten des gewaltigen Ringens. Großartig entfaltete sich die Spannkraft des kleinen Gegners. Unererschöpfliche Lebenskräfte strömten der nationalen Sache zu. Unglücklich zu Wasser wie zu Lande mußte Spanien dulden, daß sein Gegner im Außenhandel des Weltreichs eine hervorragende Rolle spielte. Als

es dieses unwürdige Verhältnis abschüttelte, den holländischen Schiffen 1584 Lissabon, 1599 die spanischen Häfen schloß, da trieb es nur die holländischen Getreidefloten ins Mittelmeer und veranlaßte einen bald ganz kolossalen Schmuggelhandel, der namentlich in den Händen der kühnen Seeländer lag, und dabei stellte es die Holländer nur vor die Wahl, entweder die Kolonialwaren durch eine Zwischenhand zu beziehen oder selbst ihre Ursprungsländer aufzusuchen.

Und wagemutig und schnell entschlossen thaten sie das zweite. An die Stelle der friedlichen Erwerbung der Kolonialwaren setzten sie ihre Eroberung mit den Waffen. Im Kanal, auf dem Atlantischen Ozean, in den Gewässern der beiden Indien, überall maßen sich die beiden Feinde. Wiederholt hat die spanische Diplomatie versucht, den Niederländern den Hauptnerv ihres Handels, den Verkehr mit der Ostsee abzuschneiden. Immer vergeblich. Im Jahre 1596 landete Houtmann nach fünfzehnmonatiger Fahrt auf Java. Jahr für Jahr zogen nun die wagehalsigen Entdecker und Erobrer aus den heimischen Häfen, um einen vom Feinde nicht bedrohten Weg nach den Ländern der Gewürze zu finden; ein unzählbares Geschlecht voll Thatendrang und Abenteuerlust, würdig der Grabchrift des Seehelden van der Hulst in der Amsterdamer Kirche. Südwestwärts erprobten sie den Weg um Amerika herum, in nordöstlicher Richtung suchten sie die Durchfahrt nach Asien zu finden *dwers door't ys*.

Im Jahre 1601 genehmigten die Hochmögenden die Stiftung der ostindischen Kompagnie, 1621 folgte die Einrichtung der westindischen. Der Zweck war, Spanien und Portugal von den Quellen ihres Reichthums, dem Verkehr mit ihren Kolonien abzuschneiden, die Sicherheit der eignen Kauffahrer zu erhöhen, Nachfrage und Handelsgewinn zu sichern. Die Gesellschaften waren souverän in Amerika, Westafrika und an den Gestaden des Indischen Ozeans. Die ganze Verwaltung war allerdings ein schwerfälliger Mechanismus, wenn er auch im Anfang, angetrieben durch den allgemeinen Aufschwung des niederländischen Handelslebens, durch die koloniale Begeisterung, das Glück der Waffen, in lebhaftem Schwunge war. Die Gesellschaften unterhielten eigne Heere und Flotten, und der hartnäckigste und begeistertste Verfechter der westindischen Kompagnie, Uffelincx, glaubte seinen Landsleuten die Bedeutung kolonialer Unternehmungen durch nichts deutlicher machen zu können als durch den Hinweis darauf, daß gerade sie dem Staate eine große und schlagfertige Seemacht für Krieg und Handel schüfen. Und klar setzte er ihnen ferner auseinander, daß sich die Seemacht eines Landes nicht nach der Macht des Landes überhaupt richten dürfe, sondern daß sie sich dem Seehandel des Landes anzupassen habe. Nicht besser konnte die innige Beziehung zwischen der Größe der Handelsflotte und der Kriegsflotte als etwas zwingend Notwendiges ausgesprochen werden. Und solange die Niederlande diese Einsicht geteilt haben, solange sie sich nicht von übel angebrachter Sparsamkeit und eitler Friedensseligkeit haben leiten lassen, solange haben sie die erste Rolle auf den Weltmeeren als Seemacht und Handelsvolk zu spielen vermocht.

Auch wegen der großen und langen Seefahrt war die Erwerbung ferner Kolonien von dem höchsten praktischen Wert. Je länger die Reise war, um so stärker mußte die Bemannung sein, wodurch im Kolonialverkehr eine gleiche Tonnenzahl bedeutend mehr Seeleute, zumal Matrosen heranzubilden imstande war, als im Verkehr mit den europäischen Nachbarn. Denn das eigentlich Bildende für den Seemann ist doch immer der möglichst lange Dienst auf dem Meere selber gewesen. Aber die langen Seereisen erforderten auch eine ansehnlichere Größe der Schiffe, und große Schiffe eigneten sich, wenn nötig, wieder besonders gut zur Verwendung als Kriegsschiffe. Auf große Schichten des Volks, sowohl in den Niederlanden wie in England, wirkte der Kolonialhandel gerade in diesen Richtungen außerordentlich fördernd.

Rasch dehnte sich das ostindische Kolonialreich der Niederländer aus. List und Gewalt, tiefste Demütigung und herrische Grausamkeit waren die Hebel der Fortschritte. Im Jahre 1619 wurde Batavia die Residenz des Generalgouverneurs. Sogar mit dem starren Japan wurden Handelsbeziehungen angeknüpft, auf Formosa entstand eine holländische Kolonie für den Handel mit China, der durch die Eroberung der Straße von Malakka noch eine weitere Sicherung erfuhr. Im Jahre 1657 wurde das überreiche Ceylon den Portugiesen entrissen. Nach Südosten waren Neu-Seeland und Bandiemenland die äußersten holländischen Posten. Erst gegen Ende des siebzehnten Jahrhunderts wurde das Kapland als Stützpunkt auf der indischen Handelsstraße von den Holländern besetzt.

Nicht ebenso glücklich war die Lage der westindischen Kompagnie. Sie sollte die eigentliche Waffe gegen Spanien sein, in organisiertem Seeraub mit starken Geschwadern den Verkehr zwischen Spanien und Amerika unmöglich machen. Darüber hinaus aber schritt sie vor allem zur Eroberung Brasiliens. Bis 1636 waren große Teile des köstlichen Landes den Portugiesen abgerungen. Von der Hauptstadt Recife aus entfaltete Moriz von Oranien als Generalstatthalter der Kompagnie eine weise weitschauende Regententhätigkeit. Doch der Glanz währte nicht lange. Die heimischen Siedler, die fester als Besatzungen und Kanonen die Eroberungen behaupten sollten, blieben aus, die Handelsherren von Amsterdam aber schrieten über die ungeheuern Summen, die die Kolonie kostete, verlangten, daß sie etwas Ordentliches einbringen oder aufgegeben werden solle. Als sich Portugal 1640 wieder von Spanien losriß, wirkte dieser Befreiungskrieg auch jenseits des Ozeans gewaltig stärkend auf den Widerstand der Portugiesen und Mischlinge gegen Holland. Und nun erteilte die Kompagnie dem Prinzen den Abschied und verminderte die kostspieligen militärischen Kräfte der Kolonie ganz bedeutend. Die Folgen zeigten sich sofort; 1654 war ganz Brasilien von den Portugiesen wiedergewonnen, und auch die westafrikanischen Eroberungen der Holländer gingen zum Teil wieder verloren. Wieder war der Seeraub das Hauptgeschäft der Kompagnie, dazu ein enormer Schmuggel zwischen den spanischen Häfen Amerikas und den holländischen Stapelplätzen in Westindien.

Der Holländer wollte seine Kolonien nur für den Handel ausbeuten, und er verfuhr darin ganz monopolistisch. Habgucht und Unfittlichkeit traten im holländischen Kolonialsystem grell zu Tage. In geradezu schimpflicher Weise wurde in den Aufwendungen für Heerwesen und Rechtspflege in den Kolonien gespart. Die Organisation eines großen Reichs durch eine schöpferische Politik, wie sie von den Engländern in Indien nachmals so glänzend gelöst worden ist, wurde von den Holländern in ihrem Indien nie versucht. Die Thätigkeit des Oraniers in Brasilien stieß auf den Widerspruch der Kaufleute, weil sie nicht sofort auf ihre Kosten kamen, und mußte aufgegeben werden. Und die einzige wahrhafte Siedlungskolonie der Holländer, Neu-Niederland mit der Hauptstadt Neu-Amsterdam, dem heutigen Newyork, erlag der kolonialisatorischen Überlegenheit der angelsächsischen Rasse. Nicht anders erging es der benachbarten schwedischen Kolonie. Lange bevor Hollands Stern vor dem englischen erblich, war Nordamerika von den Angelsachsen friedlich erobert worden.

Der Eroberung der neuen Welten durch den holländischen Handel ging ein gewaltiger Aufschwung des holländischen Handels in Europa parallel. Zunächst in der Ostsee. Alle Zeugnisse der Zeitgenossen stimmen darin überein, daß sich auf die Beherrschung des Ostseeverkehrs aller übrige Wohlstand gründe. Den Verkehr durch den Sund unter allen Umständen in Gang zu erhalten, blieb daher ein Hauptziel der friedlichen wie der kriegerischen Politik der Union. Noch 1531 waren 310 holländische Schiffe nach der Ostsee gefahren, 1587 im April liefen gegen 800 dahin aus, für 1635 giebt ein offizielles Aktenstück die Zahl der niederländischen Ostseefahrer auf 6000 mit einem Rauminhalt von 720 000 Last an. Das war ein Sechstel des Gesamtbestands der niederländischen Handelsmarine, aber über ein Drittel des Gesamttraumgehalts. Und zu derselben Zeit wurde der ganze Kolonialhandel von 300 Schiffen mit 75 000 Last betrieben. Im Jahre 1666 waren drei Viertel des Kapitals der Amsterdamer Börse im Ostseehandel angelegt. Nächst diesem spielte die Heringsfischerei in der Nordsee die Hauptrolle. Ihr standen 1634 2500 Schiffe mit 75 000 Last zur Verfügung. Und darüber hinaus lockte der Walfischfang nach den Gewässern des Nordens, unschätzbar als die hohe Schule für das Schiffsvolk. Zum Mittelmeer nahmen die holländischen Beziehungen einen mächtigen Aufschwung durch Antwerpens Fall und trotz des Krieges mit Spanien. Im Jahre 1591 gingen 400 holländische Schiffe mit Korn nach dem Mittelmeer, wo allerdings große Teuerung war. Für 1634 werden als thätig im Mittelmeerhandel, Spanien und Portugal mitgerechnet, angegeben 1500 Schiffe mit 150 000 Last. Die Verdienste der Kaufleute und Reeder aus diesem Verkehr waren, ebenso wie die aus dem indischen, enorm. Kolonialwaren, Ostseegetreide, Nordseeheringe, holländische Manufakturwaren fanden hier einen vorzüglichen Markt. Nur in Flotten zu 30 bis 40 Schiffen jedes mindestens 100 Last groß und nach Vorschrift mit 16 bis 28 Geschützen armiert durfte die Fahrt wegen der französischen und marokkanischen Seeräuber gewagt werden. Daß der Schaden durch diese Seeräuber zwischen 1641 und 1650

jährlich für Holland fast eine Million Gulden betrug, wirft doch auch ein Licht auf einen Handel, der solche Verluste ohne Störung tragen konnte.

Gerade diese Periode des achtzigjährigen Ringens mit Spanien ist die Zeit der gewaltigsten Ausbreitung, der Höhepunkt der niederländischen Leistungen in Handel und Schiffahrt geworden. Nie wieder hat ein Volk ein so unzweifelhaftes Übergewicht im Welthandel und in der Reederei behauptet, wie die Niederlande gegen die Mitte des siebzehnten Jahrhunderts. Und Colbert übertreibt vielleicht gar nicht, wenn er vier Fünftel der ganzen europäischen Marine den Holländern zuschreibt. Alle nationalökonomischen Schriften dieser Zeit sind denn auch voll des Lobes über die Segnungen von Handel und Schiffahrt und vergessen nicht, unter den Gründen für diese wunderbare Blüte auch das Vorhandensein einer tüchtigen, schlagfertigen Kriegsflotte hervorzuheben. Allerdings würde der holländische Seehandel nicht im entferntesten vermocht haben, sich zu solcher Überlegenheit emporzuschwingen, wenn nicht während dieser ganzen Zeit mächtige Schlachtflotten und Kreuzer im Kanal vor den heimischen Küsten wie auf dem freien Ozean der Handelsflagge ruhmvoll die Bahn gebrochen hätten. Seine Weltstellung verdankte das niederländische Volk ganz ausschließlich den kühnen Wagnissen eines unvergleichlichen Menschenmaterials, der festen Überzeugung von der Notwendigkeit einer großen Seerüstung, der schnellen und einmütigen, ja begeisterten Schaffung einer solchen in Fällen der Gefahr. Dann drängte das seemännische Genie des Volkes zur That, und die Pieter, Heyn, Tromp, van Galen, de Ruyter, Jan und Cornelis Evertson u. a. führten die Flagge der Generalstaaten auf allen Meeren zum Siege.

Daß der Krieg zur See in allererster Linie ein wüster Kaperkrieg war, brachte es mit sich, daß noch 1587 die zwei größten Kriegsschiffe der Union nicht über 100 Last groß waren mit 95 Mann Besatzung und 16 Geschützen zumeist von ganz leichtem Gewicht. Die armierten Kauffahrer waren häufig wesentlich größer. Dagegen finden wir 1628 die Flotte in der Stärke von 133 Schiffen, wovon weit über die Hälfte 100 bis 300 Last groß war. Eine bedeutende Verstärkung erwuchs dieser heimischen Seemacht durch den mächtigen Schiffsbestand der beiden großen überseeischen Kompagnien. Unter ihnen waren solche von 400 bis 500 Last, die man in der regulären Flotte vergeblich sucht. In sehr wirkungsvoller Weise entlasteten sie dadurch, daß sie den Krieg aufs freie Meer hinauspielten, entweder die heimische Schlachtflotte, oder sie stellten in schwierigen Augenblicken ihre Kreuzer den Schiffen des Staates an die Seite, wie z. B. in der großen Seeschlacht vor den Downs 1639 gegen die spanische Armada, die an Gefechtskraft der einzelnen Schiffe unzweifelhaft überlegen war und dennoch völlig zertrümmert wurde. Es war die moralische Überlegenheit der Niederländer, die diesen glänzenden Sieg errang. Und erst diese furchtbare Schlacht verließ der niederländischen Flotte das überlegene Selbstvertrauen, das vor keinem Feinde Halt macht, und der niederländischen Politik die schneidige Waffe, die sie mit demselben Vertrauen auf Erfolg fortan benutzte.

Im Jahre 1648 wurde zu Münster zwischen Spanien und den Niederlanden Frieden geschlossen. Der Krieg um Glauben und Freiheit war siegreich beendet. Was erwarteten die holländischen Regenten nicht erst alles vom Frieden für die Blüte des Handels! Fielen doch alle die Kriegslasten und ein großer Teil der Ausgaben für das Heer weg, zu denen sich der Kaufmann nur widerstrebend entschloß. Wie unbequem diesen Kreisen schon längere Zeit der Krieg gewesen war, das bezeugt ganz unzweideutig ein Wort de la Courts, des engen Freundes und politischen Vertrauten Jan de Witts: „Besser ein Friede mit Beschwerlichkeit, als ein Krieg mit eitel Gerechtigkeit.“ Ein anderer Freund variierte dasselbe Thema in dem bekannten: „Friede in unsern Tagen und Friede überall, weil unsre Kommerzien überall hingehn.“ Die Parole des Amsterdamer Welthandels aber betonte es am schärfsten: „Friede mit jedermann, Friede um jeden Preis.“ Unumwunden trat nach dem Friedensschlusse in den regierenden kaufmännischen Kreisen die Scheu vor Geldaufwendungen, die klägliche politische Feigheit hervor, die bisher noch immer durch die Kriegsbegeisterung der Massen zum Schweigen gebracht worden waren. In schimpflicher Friedensseligkeit suchte sich der holländische Kaufmann seinen Platz und sein Ansehen zwischen Nationen zu wahren, die zu Lande die eine, zur See die andre nach der Weltherrschaft zu trachten begannen. Was wollten denn aber überhaupt seine Ansprüche auf Berücksichtigung seiner selbstgewählten Neutralität, auf ein Monopol der Beherrschung der Meere und des Kolonialhandels bedeuten, wenn seine elende Sparsamkeit, seine politische Unfähigkeit, besserer Einsicht unzugänglich, die Abrüstung durchsetzte? Die Festungsbarriere, die jetzt gegen Frankreich hätte schützen müssen, wie sie früher das Bollwerk gegen Spanien gewesen war, ließ man verfallen, trotz der drohenden Fortschritte des französischen Gegners. Aber noch blieb die Flotte zum Schutz gegen den Feind, den der holländische Kaufmann als seinen gefährlichsten Rivalen ansehen mußte, gegen England! Ja, die Flotte, dieser Grundpfeiler der ganzen Handelsblüte, die Flotte, die ihm die Welt erobert hatte, die ihm allein den sichern Besitz des Welthandels und die freie Fahrt auf allen Meeren sichern konnte, diese Flotte wurde ebenfalls vernachlässigt. Unglaublich erscheint es, mit welcher Kurzsichtigkeit sich Holland selbst dem Verderben auslieferte. Sogleich nach dem Friedensschlusse wurde die Zahl der regulären Kriegsschiffe, die 130 bis 150 betragen hatte, auf 40 hinabgesetzt, die Mannschaft wurde entlohnt bis auf die gar nicht zu entbehrenden Menschen für die in Dienst bleibenden Schiffe; technische Verbesserungen unterblieben. Wozu auch Ausgaben machen? Man war ja Herr der Meere, man lebte ja in Frieden mit den Nachbarn! Viel kostbares Personal trat damals in fremde Dienste.

Allerdings wurde dem holländischen Kaufmann und dem Leiter des Staats Jan de Witt unbehaglich, wenn sich ihr Blick auf die emporstrebende Seemacht Englands lenkte, die nicht gewillt schien, ehrefurchtsvoll Halt zu machen vor holländischen Monopolen. Jetzt zerbrachen die alten Grundlagen des handelspolitischen Verhältnisses zwischen beiden Mächten. Schon seit der Mitte des

sechzehnten Jahrhunderts hatte das englische Volk einen begeisterten Anlauf genommen, die See zu gewinnen, den eignen Handel selbständig, unabhängig von fremder Vermittlung zu machen. Die trüben Zeiten der Stuarts brachten wieder Rückschritte in den auswärtigen Unternehmungen. Vergeblich erhob Sir Walthor Raleigh seine mahnende Stimme und wies zuerst seine Landsleute auf das holländische Vorbild hin. Erst lange nach seinem Tode reiften die Früchte seiner Wirksamkeit. Noch im Anfange des siebzehnten Jahrhunderts sah es mit der englischen Seeschiffahrt im Vergleich zur holländischen dürftig aus. Noch 1640 standen im Verkehr durch den Sund 1600 holländischen Schiffen 430 englische gegenüber, noch 1650 verhielt sich der holländische zum englischen Handel wie 5 zu 1. Da erhielt der Ehrgeiz der Nation seine Verkörperung in Oliver Cromwell. Die Navigationsakte wurde 1651 erlassen. Sie verbot zum Schutz und zur Hebung der englischen Seefahrt den Zwischenhandel aller fremden Flaggen. Es war ein Schlag, dessen volle Wucht Holland traf. Wohl legten diese Prohibitivbestimmungen dem englischen Volksvermögen zunächst schwere Opfer auf; es mußte jetzt teuer im Inlande produzieren, was es bisher mit Leichtigkeit vom Auslande bezogen hatte. Der Schiffbau, der vor allem durch die Akte gefördert werden sollte, war 1653 über 30 Prozent teurer als vor dem Erlaß. Die Matrosenlöhne stiegen dermaßen, daß der russische und grönländische Handel der Engländer vollständig an die Holländer verloren ging. Dennoch wurde auch die Akte bei der Restauration der Stuarts 1660 sogar noch erweitert, und schon 1669 wurde sie von dem tüchtigen Nationalökonomem Child als die magna charta des englischen Seewesens gefeiert. Wenig später drückte der Großkanzler das Endziel der britischen Herausforderung der Niederländer durch das brutale: *Carthaginem esse delendam* im Parlament aus, und die Regierung schuf das Mittel, diesem Worte Nachdruck zu geben und den holländischen Welthandel durch einen britischen zu ersetzen, planmäßig und mit zäher Energie: eine überlegne Kriegsflotte.

Auf die Navigationsakte, diese Vergewaltigung der holländischen Schifffahrt, antwortete Holland im Vertrauen auf eine krieg- und sieggewohnte Flotte mit Krieg. Und nun rangen die alte und die junge Macht des Welthandels in dreien der schwersten und blutigsten Seekriege (1652 bis 1654, 1665 bis 1667, 1672 bis 1674). Die Holländer stritten mit dem alten Löwenmüde. Aber die holländischen Admirale selbst erhoben die gewichtige Stimme über den geringen Wert der eignen Flotte gegenüber der englischen, die in fieberhafter Thätigkeit durch mächtige Schiffe verstärkt wurde.

Aufs schwerste rächte sich nun die Knauerei des herrschenden Regiments an der Nation. Die niederländischen Schiffe waren kleiner, schwächer armiert, unvollständig ausgerüstet und bemannt. Die Flotte war nicht den gestiegenen Anforderungen des Seekriegs, der Verstärkung der fremden Marinen entsprechend, weiter entwickelt worden. Und die Versuche der Niederländer, während dieser Kriegsperiode das Versäumte nachzuholen, waren insofern erfolglos, als auch England unablässig seine Flotte verbesserte. Ein Blick auf

die beiden Flotten wird das erläutern: Die englische 1653: 131 Linienschiffe, davon 26 zu 700 bis 200 Mann Besatzung und zu 104 bis 50 Kanonen. Die holländische 1654: 101 Linienschiffe, davon nur ein einziges mit 120 Mann und nur 10 zu 50 bis 60 Geschützen. Die englische 1665: 109 Linienschiffe, davon 50 bis 60 zu 700 bis 200 Mann, 34 zu 100 bis 50 Kanonen, die holländische 1665: 103 Linienschiffe, davon 63 zu 400 bis 200 Mann, 37 zu 78 bis 50 Kanonen.

Aber die anscheinenden Fortschritte der holländischen Armierung dürfen nicht täuschen: von den holländischen Geschützen waren die schwersten zu 36 Pfund sehr spärlich vorhanden, die nächstgrößten von 24 Pfund auch nicht häufig. Von beiden Sorten verfügte die Flotte nur über 92 Geschütze. Die britische Flotte dagegen führte 452 Geschütze zu 42 bis 24 Pfund, dabei allein 78 zu 42 Pfund!

Wenn die niederländische Flotte in diesen drei Kriegen die See sogar noch mit Ehren behauptet hat, so dankte die Nation dies der unverwundlichen, überlegenen seemannischen Fähigkeit der Mannschaften, wie ihrer Führer Tromp und de Ruyster. Aber gleichwohl wurde die Leistungsfähigkeit des Volkes erschöpft, und es vermochte nicht, die Versäumnisse im Seewesen nachzuholen und die Engländer zu zwingen, ihre Forderungen zu mildern. Es mußte die Navigationsakte anerkennen, es mußte der britischen Flagge den Gruß auf den Meeren zugestehn, es mußte auf seine nordamerikanische Kolonie verzichten. Trotz der niederländischen Heldenthaten zur See stand es 1674 fest, daß die erste Seemacht der Welt fortan England hieß.

Als beim Ausbruch des dritten Seekriegs mit England feige Angst die Unmännlichkeit des kaufmännischen Regiments offenbarte, als Jan de Witt in kriechender Demut England zu beschwichtigen suchte, da geriet wohl das Volk in furchtbare Erregung, zerfleischte die beiden Brüder de Witt und rief den letzten Draciner an die Spitze des Staats. Aber als er 1689 den englischen Thron bestieg und die Niederlande bis 1702 in eine Union mit ihrem gefährlichsten Rivalen kamen, erntete nur England die Vorteile davon. Von 1660 bis 1715 verdreifachte sich nahezu die englische Kriegsflotte; die niederländische zeigte schon 1691 keine Fortschritte gegenüber dem Bestand an regulären Schiffen in der Kriegszeit, dagegen schon bis 1706 ein Zurückgehn der großen Linienschiffe zu 94 bis 50 Geschützen von 44 auf 30 Schiffe und der Gesamtbesatzung der Flotte von 16000 auf 11500 Köpfe. Das war die Antwort auf den Rat eines Einsichtigen, der noch 1869 die Notwendigkeit einer Flotte, die der englischen die Stange halten könnte, dringend betont hatte. Resigniert machte derselbe Mann das Eingeständnis, daß der ganze Handel und Fischfang der Niederländer von Englands Freundschaft abhängen.

Dahin war es gekommen, so tief gesunken war in wenig Jahrzehnten das Heldenvolk des spanischen Kriegs, das groß geworden war durch seinen Kampf um die Herrschaft auf den Meeren. So verständnislos legte es die Hände in den Schoß, ließ es seine Flotte verfallen und sah zu, wie der englische Rivale

die seinige vermehrte, wie dessen Handel und Schiffahrt es sogar aus den wichtigsten Erwerbszweigen zu verdrängen begann, wie dann auch Frankreich und andre Staaten durch Zolltarife und Ausfuhrverbote auf Rohstoffe seinem Handel, seiner Industrie und Schiffahrt Schlag auf Schlag zufügten, wie Frankreich seinen Ansprüchen auf die souveräne Beherrschung des Mittelmeers Nachdruck verlieh, wie Ostsee- und Mittelmeermächte seinen Verkehr schädigten. Und doch wußte man es sehr gut, daß die Niederlande unmöglich weiterbestehen konnten, wenn ihrer Flagge nicht die Achtung des Auslands, ihrem Handel nicht die auswärtigen Absatz- und Bezugsländer gewahrt blieben!

Die politische Geltung der Niederlande war in unaufhaltsamem Verfall. Als mit dem Tode Wilhelms von Oranien die Union mit England zerriß, da klammerten sie sich gleichwohl ängstlich an die Freundschaft Englands, um in englischem Schutze Störungen ihres Handels durch andre Mächte zu vermeiden. Immer kläglich ließ man die Wehrkraft des Landes verfallen, ja 1757 brachte es der Staatsrat der Union über sich, ein Gutachten abzugeben, das dahin ging, daß die Republik ihre Kriegsflotte auflösen und es den Kaufahrern überlassen solle, sich selbst zu schützen. Der sinkenden politischen und militärischen Bedeutung der Niederlande folgte allmählich, aber unabwendbar der Verlust des Handels auf dem Fuße. Wie sollte sich auch das Vertrauen in eine Schiffahrt erhalten, auf deren Beschirmung der Staat selber verzichtete! Dagegen zeigte sich England in stetig wachsendem Maße in stande, seine Handelsflotten mit den auch im achtzehnten Jahrhundert noch unentbehrlichen starken Convois zu versehen. Jetzt zeigten die Niederlande in ihrer haltlosen selbstgeschaffnen Schwäche die größten Sympathien für die Ausbildung eines Seerechts, wovon sie in den Zeiten ihrer eignen Seeherrschaft nie viel hatten wissen wollen. Immer lebhafter suchten sie dem Grundsatz: Frei Schiff, frei Gut Geltung zu verschaffen. Aber vergeblich: weil die Niederlande ihren Wünschen und Ansprüchen nicht mehr mit gewappneter Faust Nachdruck zu geben wagten, mußten sie demütig ihr Schicksal aus der Hand der seemächtigen Nationen erwarten und schweigend die Kapereien der Freunde wie der Feinde dulden.

So begann im Verlaufe des achtzehnten Jahrhunderts der Seehandel, als sich ihm das Ausland verschloß und der heimische Staat ihm keine Sicherheit und Anerkennung bei den andern Mächten zu erzwingen wagte, die Niederlande zu fliehen. Hatte sich der holländische Handel zum englischen wie 5 : 1 verhalten, so war das Verhältnis hundert Jahre später wie 6 : 7, und nach furchtbarem Kriege und nach dem Aufkommen der neuen Maschinengewerbe 1792 nur noch wie 2 : 5. Der Rückgang der Industrie war beispiellos. Die großen überseeischen Handelskompagnien verfielen infolge der Verrottung ihrer Verwaltung, infolge der Konkurrenz der Engländer und der Schutzlosigkeit der Schiffahrt gegen Kaperei. Der tüchtige Luzac, der 1778 sein Buch über „Hollands Rykdom“ schrieb, nannte als eins der allgrößten Übel, als eine Hauptursache des Verfalls der holländischen Handelsmacht und Seegewalt die

unzeitgemäße Sparsamkeit Heer und Flotte gegenüber, die in den Zeiten des städtisch-kaufmännischen Staatsregiments immer am schlimmsten gewesen sei. Wohl traten gewichtige und einsichtige Urteile auch sonst hervor und sprachen beredt und überzeugend dafür, daß mit dem alten Schlandrian in der Heimat und in den Kolonien gebrochen werden müsse, daß man die Hände nicht in den Schoß legen und verzweifeln dürfe. Aber sie schlugen die seemannische Tüchtigkeit des Volkes nur noch gering an. Sie empfahlen, sich für Seewesen und Schiffahrt in der ausländischen Litteratur Rats zu holen und Seemannsschulen zu gründen. Umsonst; auf keinem Gebiete zeigte sich ein praktischer Erfolg aller dieser Vorschläge, und plötzlich war jede Reform verspätet: die Nation stand vor ihrem schwersten Kriege.

Im Jahre 1775 begann die Erhebung Nordamerikas gegen die englische Herrschaft. In den Niederlanden war die Begeisterung groß für die Tapfern, die gegen die englischen Heere für Freiheit und Vaterland fochten. Eigenmächtig schloß Amsterdam 1780 mit der jungen Union der amerikanischen Staaten einen Handelsvertrag ab. Waffensendungen gingen aus den Niederlanden an die Aufständischen. Die englische Regierung führte Beschwerde, das englische Volk geriet in ungeheure Erbitterung. Mit frivolem Leichtsinne wurde die Kriegserklärung Englands herausgefordert, und sie erfolgte schnell, ehe noch die Niederlande Rückhalt suchen konnten an der eben gegründeten bewaffneten Seeneutralität der nordischen Mächte. Wo aber waren die Waffen, mit denen Holland den großen Worten auch Thaten hätten folgen lassen können; wo war die Flotte, die allein gegen einen solchen Gegner hätte Schutz gewähren können? England führte den Krieg mit der ganzen Wut, die seine Mißerfolge jenseits des Ozeans im Volke angesammelt hatten. Was die Holländer noch an Welthandel hatten, wurde vernichtet. Ihre Handelsmacht erhielt den tödlichen Stoß, die Kolonien wurden ihnen fast sämtlich genommen, ihre Schiffe massenhaft gekapert, unermessliche Beute wurde von den Engländern gemacht. In kurzer Zeit war das Land in das furchtbarste Unglück gestürzt, die Verluste für das Nationalvermögen waren nicht wieder gut zu machen.

So rächte sich die bodenlose Vernachlässigung seiner Seerüstung an Holland, die vier Generationen lang systematisch von dem kaufmännisch-patrizischen Staatsregiment betrieben worden war. Von 1796 bis 1813 stand die Republik unter der Herrschaft Frankreichs. Der englisch-französische Krieg seit 1803 und vollends die Kontinentalsperre vollendeten die Vernichtung des holländischen Seeverkehrs. Zwar gab der allgemeine europäische Friedensschluß 1814 den Niederländern die wertvollsten indischen Kolonien zurück, stellte die Selbständigkeit des Staats wieder her; aber die Lebenskraft und die Seegelung des Volkes blieben gebrochen.

Der unselige Glaube, sich in Friedenszeiten zu Lande und zur See ungestraft der Sorge um die Kriegsmacht ent schlagen, die Mittel zur Sicherstellung des Staates und seines Handels vernachlässigen zu dürfen, dieser Glaube seiner Machthaber brachte Holland im achtzehnten Jahrhundert an

den Rand des Verderbens; er lieferte die Errungenschaften von Jahrhunderten enfsiger, fast beispielloser Arbeit des Volkes der Vernichtung durch seemächtigere Gegner aus; er führte den Zusammenbruch der politischen Machtstellung des Staates herbei.



Eine neue Theorie des Komischen



ie Leute von der Feder beschweren uns immer darüber, daß das deutsche Publikum zu wenig Bücher kaufe, aber im Grunde genommen kauft es viel zu viel; es kauft Schund, es kauft ver-rückte Bücher, es kauft Sachen, die durchzulesen der Rezensent sich nur entschließen kann, wenn er ein gläubiger Christ ist, weil er dann solche Lektüre als eine Buße für seine Sünden auf sich nimmt, die ihm ein paar Sährchen Tegefeuer ersparen. Zu dieser Sorte von Büchern gehört: Das Komische. Eine Untersuchung von Dr. Karl Überhorst, ordentlichem Professor der Philosophie an der Universität Innsbruck. (Leipzig, bei Georg Wigand.) Der erste Teil, der das „Wirklich-Komische“ behandelt oder vielmehr behandeln soll, ist vor vier Jahren erschienen und muß doch Absatz gefunden haben, sonst würde sich der Verleger auf den zweiten jetzt erschienenen nicht eingelassen haben, der, 824 Seiten stark, „das Fälschlich-Komische, besondere Erscheinungen des Komischen, Wit, Spott und Scherz“ behandelt und außerdem „Nachträge zur Lehre vom Wirklich-Komischen“ enthält. Schon die Definition des „Wirklich-Komischen“ ist ein Hohn auf die Ästhetik des zwanzigsten Jahrhunderts. „Komisch erscheint uns ein Zeichen einer schlechten Eigenschaft einer andern Person, wenn uns an uns selbst keines eben derselben schlechten Eigenschaft zum Bewußtsein kommt, und das keine heftigen unangenehmen Gefühle in uns hervorruft.“ Ich lache über die Dummheiten, die ich selbst aus Ungeschicklichkeit oder infolge meiner Taubheit begehe, gerade so wie über die andrer Personen, und wenn auch oft, nicht immer, „eine schlechte Eigenschaft,“ worunter Überhorst alle geistigen, sittlichen, körperlichen und Bildungsmängel versteht, den Anlaß zur Komik giebt, so liegt diese doch nicht in der „schlechten Eigenschaft“ selbst, sondern in deren Kontrast mit irgend etwas anderm. Ein Loch in der Hose ist an sich nichts Komisches, sondern nur etwas Häßliches. Über den zerlumpten Bagabunden lachen wir nicht, sondern wir empfinden bei seinem Anblick, je nach Stimmung und Umständen, Mitleid oder Entrüstung oder Ekel. Dagegen lachen wir über einen Stutzer, dem, ohne daß ers ahnt, ein Teufelchen die Gewandung verunziert hat, weil dann seine Erscheinung im stärksten Gegensatz steht zu der Ängstlichkeit, mit der er die tadellose Eleganz seines äußern Menschen anstrebt. Über zerlumpte Arme können wir unter