



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Entfernungen in der Geschichte.

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

einem Irrtum, oder es wird die größere Billigkeit, wie dies im Abgeordneten-
hause namentlich von dem jetzigen Minister des Innern in nicht mißzuver-
stehender Weise angedeutet wurde, auf Kosten einer energischen Polizeiverwaltung
erzielt, deren Notwendigkeit doch selbst von fortschrittlicher Seite anerkannt
wurde. Man kann auch gar nicht allgemein sagen, wie viel Mark auf den
Kopf der Ortseinwohner die Polizeikosten betragen müssen, denn dies kann sich
nur nach den Verhältnissen eines jeden einzelnen Ortes bemessen lassen; es kann
sein, daß eine kleine Fabrik- oder Hafenstadt bei weitem mehr Polizeikosten ver-
ursacht als eine weit größere Stadt, in der vorzugsweise Landwirtschaft be-
trieben wird oder zahlreiche Beamten und Pensionäre leben. Es fehlt uns
auch, wie schon angedeutet, bis jetzt an einer allgemein anerkannten Begriffs-
bestimmung darüber, was zur Polizei zu rechnen sei. Da nun aber der Fiskus
sich bekanntlich auch einer sehr lobenswerten Sparsamkeit befleißigt, so würde
sich wohl schon dahin eine Einigung erzielen lassen, daß die Kosten der staat-
lichen oder städtischen Polizei verhältnismäßig immer die gleichen sein würden.

Wie ich im Eingang sagte, nehme ich an, daß die hier besprochene Frage
den Landtag bald wieder beschäftigen wird, und ich hoffe, daß sie dann eine
allseitig befriedigende Lösung finden wird. Daß Städte, wie z. B. Kassel,
deren Beiträge zu den Polizeikosten vertragsmäßig festgesetzt sind, nur nach dem
Verhältnis dieser Vertragsbestimmungen herangezogen werden können, wenn ihre
Rechte nicht abgelöst werden sollen, würde keine Ausnahme von der Regel
bilden, sondern nur dem Artikel 9 der Verfassung entsprechen. Die Behauptung,
daß der Zeitpunkt zur Erledigung dieser Frage nicht richtig gewählt sei, hat
der Finanzminister bei den Verhandlungen treffend mit der Bemerkung wider-
legt, daß zu einem gerechten Unternehmen immer die rechte Zeit sei.



Die Entfernungen in der Geschichte.



in großer Teil der Fortschritte, welche die Menschheit von den
ersten Anfängen ihrer Geschichte an gemacht hat, führt auf die
Überwindung von Entfernungen zurück. Die dem Naturmenschen
ursprünglich von dem Gesichtskreise seiner Insel, seines Jagdgebietes,
seines Fischereigrundes umschlossene Welt ist immer größer, ihre
Vorstellung immer geistiger geworden. Noch in dem, was wir geschichtliche
Zeit nennen, war die homerische Welt viel kleiner als die Herodots, welche ihrer-

seits mit einem Fünfzigstel der uns bekannten Erdoberfläche reichlich bemessen sein dürfte. Ptolemäus ging darüber hinaus, indem er, wenn auch nicht immer sicher, den Teil der Erde überblickte, der zwischen den Glücklichen Inseln und der Küste des Seidenlandes (Südchinas) gelegen ist. Wenn er den Kreis seines geographischen Wissens bis an die Grenze des Vermuteten oder Geahnten ausdehnte, schloß dieser die Hälfte der Erde in sich. Was Vasco de Gama, Kolumbus, Magalhaens und ihre Nachfolger für die Hinausrückung der Grenzen des geographischen Gesichtskreises gethan haben, hält man mit vollem Rechte für wichtig genug, um den Höhepunkt dieser die Welt erweiternden Entdeckungsepoche gleichzeitig einen Scheidepunkt der geschichtlichen Zeitalter bilden zu lassen. Viel Großes drängte sich auf der Grenze mittlerer und neuerer Zeit zusammen, es hat besonders die Erfindung der Buchdruckerkunst allen geistigen Regungen und Äußerungen der Menschen eine ganz andre Energie, Wirksamkeit und Dauerhaftigkeit verliehen; aber die Entdeckung Amerikas hat den Boden der Geschichte erweitert, neue Völker auf den Schauplatz geführt, neue politische Mächte geschaffen und einen großen Teil der Menschheit ein neues geschichtliches Leben von den Anfängen an beginnen lassen. Man scheint darüber einig zu sein, daß die damit gegebene Schaffung einer zweiten Welt, die gegenüber der ersten oder alten im politischen Sinne wie im Sinne der Kultur neu ist, die wichtigste der Errungenschaften jener an großen Menschen und Dingen reichen Zeit sei. Geistige Schöpfungen können verblassen, ja absterben, jene große Erfindung kann durch eine größere übertroffen werden, aber das neuentdeckte Land und Meer können die Menschen nicht verlieren, es müßte denn von einer Erdumwälzung verschlungen werden.

Und wenn wir fragen, wodurch die Geschichte der letzten beiden Menschenalter einen von allem Vorherigen so durchaus abweichenden Charakter erhalten habe, so ist es doch wohl im tiefsten Grunde wieder der räumliche Unterschied; denn so weit die Geschichte zurückreicht, hat sie niemals, so wie heute, die ganze Erde, soweit diese bewohnbar ist, zum Boden gehabt. Vor dem, was wir heute Weltmacht nennen, sinkt Rom in den Staub, und die weitesten Wege des Altertums schrumpfen in der Länge mit denen der Gegenwart verglichen ebenso zusammen, wie der Betrag der einst zu ihrer Zurücklegung erforderlichen Zeit uns, an dem Maßstabe des jetzt geforderten gemessen, fast unerschwinglich erscheinen will. Wohl verwirklicht sich dadurch in immer mehr Geistern, was schon Kolumbus ahnungsvoll ausgesprochen hat, daß die Erde eigentlich sehr klein sei, aber diesem Gedanken verneinender Haltung gegenüber steht die für den Gang der Geschichte in den nächsten Jahrzehnten hauptsächlich bestimmende Thatsache, daß der für die Menschheit auf der Erde verfügbare Raum immer näher an die alten Mittelpunkte der Kultur, an die Trennpunkte des geschichtlichen Lebens herangezogen wird, daß seine Bewohner denen Europas immer verwandter werden, daß die geschichtliche Bewegung, an Länderräumen und Volks-

zahlen gemessen, immer umfassender, immer großartiger wird. Erscheint die Erschließung neuer Länderräume zur Bewohnung und neuer Meeresstrecken zum Verkehr als stofflich greifbarster der Gewinne, welche Menschen als Lohn ihrer Kulturarbeit zufallen konnten, so wird das allmähliche Fortschreiten dieses Prozesses durch die Verbindung mit der Entwicklung des Wissens von der Erde und vom Himmel zu einem der wichtigsten Abschnitte der Geistesgeschichte der Menschheit. Mit der Erde gestaltete sich der Himmel um. Der Auffassung, die eine Scheibe im weiten Ozean schwimmen sieht, über welche sich der eiserne Hohlraum des Firmaments wölbt, tritt die einer Erdkugel, welche konzentrisch von der Kugelschale des Himmels umgeben wird, berichtend gegenüber. Je mehr man von der Erde wußte, d. h. je mehr man Entfernungen auf der Erde beherrschte, desto weniger blieb die Scheibenform möglich, je weitere Wege man aber auf der Kugel zurücklegte, desto sicherer mußte auch die Orientirung am Himmel werden, denn in den Gestirnen lesend findet der Wanderer seine Wege auf der Erde. Es giebt einen körperlichen und einen geistigen Besitz an diesem Planeten, und beide sind nicht von einander zu trennen. Ein neues Land bringt demjenigen Reichthümer, welcher zuerst den Weg nach ihm erschließt, indem er Schranken durchbricht, vor welchen seine Zeitgenossen träge, unwissend oder ängstlich stehen geblieben waren. So ist jedes Volk des Mittelmeer-Gestades und des fernerer Europas jeweils reicher als alle andern gewesen, welches Indien, die Quelle des ergiebigsten Handels, auf nächstem Wege zu erreichen, seine Schätze am sichersten den Warenhäusern seiner Heimat zuzuführen wußte. Doch hat es in jedem Falle allen andern Völkern Wege gewiesen, Küsten und Inseln entdeckt, Karten und Berichte hinterlassen, die vorher nicht vorhanden gewesen waren. Indem es sich bereicherte, vermehrte es den geistigen Besitz der Mitbewohner der Erde. Im glücklichsten Falle lehrte es so folgenreiche Dinge, wie die Regelmäßigkeit der Monsunwinde oder das hartnäckige Deuten der Magnetnadel.

Es gehört zu dem auszeichnenden Besitz, der ein Volk vor andern groß macht, dieses Wissen von näheren oder sichereren Wegen, oder auch die Beherrschung derselben. Der Wege zwischen zwei Punkten auf der Erde sind es selbstverständlich, denn wir leben auf einer Kugel, immer mehrere, von denen aber in der Regel nur einer der kürzeste oder sicherste, bequemste und daher wichtigste, gesuchteste, in Krieg und Frieden heiß umworbene ist. Man kann nach Indien um das Kap der guten Hoffnung und durch den Suezkanal fahren; aber man braucht von Triest nach Bombay dreiundzwanzig, von Plymouth nach der Kapstadt vierundzwanzig Tage. Es versteht sich daher von selbst, daß der Suezkanal ein Objekt von der größten Wichtigkeit für die Mächte ist, welche Interessen in Indien und im fernerer Asien haben, weshalb Großbritannien zuerst die Herstellung dieses Kanals mit französischem Kapital und Geist als unmöglich bezeichnete, dann zu hemmen, endlich, als er vollendet war, seiner sich zu be-

mächtigen suchte. Man kann vom Atlantischen Ozean in die Nordsee durch den Armeikanal und auch um Schottland bei Kap Race herumkommen, jenes ist der kürzere, daher durch mehrere Seefestungen der stärksten Art, besonders Brest und Cherbourg, Portsmouth und Plymouth geschützte, beziehentlich bedrohte Weg. Schon das Altertum hat sich Mühe gegeben, Umwege zu kürzen; die alten Ägypter sind aus dem Mittelmeer ins Rote Meer gefahren, und die Griechen erwogen den Plan der Durchstechung des Isthmus von Korinth. Die ganze weltgeschichtliche Bedeutung der Kürzung der Entfernungen prägt sich aus in der dauernden Bedeutung, die solchen Arbeiten beigemessen, in den Opfern, die ihrer Ausführung gebracht wurden. Der Suezkanal hat das Gewicht der europäischen Interessen in Asien vervielfacht, indem er die entlegensten Teile der alten Welt um das Doppelte einander näher brachte. Der Panamakanal wird noch viel wichtiger werden, er wird den Unterschied zwischen alter und neuer Welt mindern, indem er der Weltgeschichte, die, seitdem sie das Mittelmeer verlassen hat, hauptsächlich atlantisch geworden war, den pazifischen Schauplatz erschließt und allen Ländern und Inseln auf der östlichen Seite der Halbkugel einen erhöhten wirtschaftlichen, politischen und damit, wie sicher zu hoffen ist, auch Kulturwert verleiht.

Die Fähigkeit der Bewältigung von Entfernungen gehört also zu den Mitteln, durch welche die Völker sich Reichtum und politischen Einfluß sichern und zugleich die geistigen Besitztümer der ganzen Menschheit vermehren. Es ist daher für die Charakteristik der Völker und Zeitalter die Bestimmung des Maßes dieser Fähigkeit von der größten Bedeutung. Überblicken wir die Geschichte ihrer Entwicklung, so treten die großen Völker und die großen Epochen deutlicher vor uns hin, und wir glauben dem Ströme der Zeit bis auf den Grund zu schauen, dessen Abschnitte den ewig gleichen Lauf der aufeinanderfolgenden Geschlechter unterbrechen und teilen. Homer bezeugt es, daß die Phöniker von Kreta nach der ägyptischen Küste in fünf Tagen fuhren. Der Weg ist rund achtzig Meilen lang. Aber Xenophon berichtet uns von einem phönikischen Piraten, der im fünften Jahrhundert die fast hundert Meilen lange Strecke Rhodus-Thyros in drei Tagen und Nächten zurücklegte. Von griechischen Fahrten erfahren wir in der Odyssee, daß der Weg von Lesbos nach Argos in drei Tagen zurückgelegt wurde, was täglich zwanzig Meilen oder etwas darüber macht. In der Zeit der Blüte der athenischen Schifffahrt wurden siebenundzwanzig bis achtundzwanzig Meilen in Tag und Nacht, am Tage allein fünfzehn Meilen zurückgelegt. Xenophon führt als Beispiel großer Fahrgeschwindigkeit die Reise eines miletischen Schiffes an, das den zweiundsiebzig bis fünfundsiebzig Meilen langen Weg von Lampakus nach der Küste von Sparta in drei Tagen durchfuhr. Von der Punieren haben wir anzunehmen, daß sie an der atlantischen Küste der Pyrenäenhalbinsel die zweiundfünfzig Meilen nach dem Kap Vincent in drei, die dreißig Meilen von da nach der Tajo-

mündung in zwei, nach Galicien in sechs Tagen zurücklegten. Die Römer machten im Mittelmeer durchschnittlich einundzwanzig bis zweiundzwanzig Meilen im Tage, eine Geschwindigkeit, die im frühern Mittelalter, trotz der jetzt in Benutzung tretenden Busssole, auf achtzehn bis zwanzig Meilen herabsank. Die Spanier und Portugiesen erreichten Geschwindigkeiten von dreißig bis vierunddreißig Meilen, hinter denen sie aber oft zurückblieben, bei den Fahrten im Atlantischen Ozean während des sechzehnten und siebzehnten Jahrhunderts. Fuhr doch Kolumbus schon bei seiner zweiten Fahrt (1493) in einundzwanzig Tagen von Ferro nach Dominica, Hojeda 1499 von Cadix nach der Küste von Guyana in fünfundzwanzig Tagen; die Rückreise gegen den Nordostpassat erforderte aber viel mehr Zeit, durchschnittlich machte man nur zwanzig Meilen täglich und brauchte daher sieben Wochen von den Antillen nach Spanien. Für die jährlich wiederholte Fahrt Manila-Acapulco quer durch den Stillen Ozean brauchten die Spanier hundertzehn bis hundertzwanzig Tage. Die Erfindung des Fernrohres (1608), die schon im sechzehnten Jahrhundert angebahnte Verbesserung der in immer allgemeinere Benutzung übergehenden Karten, die Fortschritte in der Längenbestimmung durch Mondtafeln (1755) und Chronometer (1764) sicherten die Erreichung der Ziele, ohne die Geschwindigkeit höher als unter günstigen Umständen vierzig Meilen auf den Tag zu steigern. Den großen Fortschritt darüber hinaus bewirkte von 1819 an die Einführung der Dampfboote, die heute als Lastschiffe sechzig, als Postschiffe fünfundsiebzig Meilen unter weit größerer Sicherung sowohl gegenüber Gefahren als bezüglich der Einhaltung der Fahrzeit zurücklegen. Mit Eisenbahn und Dampfboot ist die Reise um die Welt in zweiundsiebzig bis dreiundsiebzig Tagen möglich geworden, welche Zeit die Zukunftsbahn Moskau-Peking um zehn Tage abzukürzen vermöchte, und zwar in der Folge Hamburg-Brindisi drei, Bombay sieben, Madras zwei, San Francisco siebenunddreißig, New-York sechs, Hamburg sieben Tage: alles im günstigen Falle; also elf Tage Land- und einundsechzig Tage Seefahrt. Wir schweigen weislich von Möglichkeiten rascherer Beförderung, die das Reich der Luft zu bieten schiene. Über das Maß der Beflügelung, das der Telegraph unsern Gedanken erteilt, wird ja doch der günstigste Höhenwind und die kräftigste Batterie den Ballon nie hinaustreiben. Es genügt zunächst für die größten Zwecke, daß ein Gedanke in wenigen Stunden um den Erdball eilt. Nicht das höchste Ziel zu erreichen, sondern die vorhandenen Mittel am zweckmäßigsten auszunutzen, scheint die Kunst der politischen Verwertung des Wissens einer Zeit, auch des Wissens von Wegen und ihrer Benutzung zu sein.

Das römische Reich bietet das erste Beispiel einer Weltmacht von einer Lebenskraft, die viele Stürme überdauerte. Die Vorgänger waren an der Unmöglichkeit, weite Räume zu umfassen, gestorben. Der Straßenbau ist für Rom eine Bedingung der Existenz des Reiches gewesen, das früh unter der Schwierigkeit litt, die entfernteren Provinzen vom Mittelpunkte aus festzuhalten. Der

Grenzboten III. 1888.

technische Fortschritt, vielleicht von den Etruskern herübergenommen, gemauerte Straßenkörper herzustellen, die von außerordentlicher Dauerhaftigkeit sind, hat die politischen Fortschritte Roms ungemein begünstigt. Noch ehe Rom ganz Italien gewonnen hatte, wurden solche Straßen gebaut. Die appische Straße von Rom nach Capua ist 312 (442 der Stadt) gebaut worden, und zur Zeit Cäsars waren alle wichtigen Städte Italiens mit der Hauptstadt durch ähnliche Straßen verbunden. In der Kaiserzeit mündeten deren sechzehn in oder nahe bei Rom. Diese Straßen von vier bis achtzehn Meter Breite, die, in einer aufgehobenen Vertiefung fundirt, aus Schichten von durch Mörtel verbundenen Steinplatten, Kieseln und Zement zusammengesügt sind, gewähren bis auf den heutigen Tag den Eindruck meisterhafter Werke. Wo sie, wie die Regel, durch ein erhöhtes Mittelstück gegliedert und in der Nähe der größern Städte mit Steinplatten gleichmäßig belegt sind, ist ihr Eindruck, verglichen mit dem einer heutigen Landstraße, sogar schön zu nennen. Der Zweck, kürzeste Verbindungslinien bei bequemen Profilverhältnissen zu schaffen, wurde energisch verfolgt. Wo Kürzungen gewonnen werden konnten, sparte man nicht an Geld und Arbeit. So ließ noch Vespasian, um der wichtigen, nach der Adria bei Fanò führenden Via Flaminia im Apennin einen Umweg zu sparen, einen dreihundert Meter langen Einschnitt aus dem Felsen meißeln. Man kann dies römische Straßenwesen nur würdigen, wenn man sich erinnert, daß die Straßen für Rom von ebenso großer politischer und wirtschaftlicher Bedeutung waren, wie die Eisenbahnen es heute für unsre Großstaaten sind. Nach Anlage und Zweck finden die Römerstraßen ihr genauestes Analogon in den strategischen Eisenbahnen. Wie, mit welchen Mitteln, zu welchen Zwecken die Römer ihre Straßen bauten, das alles findet wohl Analogie und Erklärung in einer rein militärischen Eisenbahn, wie die Russen sie in den letzten Jahren von Krasnowodsk nach Merm, die Engländer von Shikarpur über den Bolanpaß nach Quetta in der Richtung auf Kandahar gebaut haben. Dem entspricht dann auch die Einrichtung des zunächst rein politischen und speziell militärischen Cursus publicus, dessen Abart Cursus velox ein beschränkter Gilwagendienst war. Cäsar, der römischste aller römischen Staatsmänner, der die Schnelligkeit als militärisches und politisches Werkzeug vortrefflich zu handhaben wußte, bediente sich bei seinen eiligen Reisen des Cursus velox. Er fuhr im pompejanischen Kriege in sieben- unddreißig Tagen von Rom nach Obelco, das in der Nähe des heutigen Cordova lag; das bedeutet eine Tagesleistung von dreizehn Meilen, die besonders im Hinblick auf die körperliche Ausdauer, welche man voraussetzen muß, sehr respektabel ist. Es sind das nun freilich noch lange nicht die zwanzig Meilen täglich, an welche uns Sueton, der den Cäsar hundert millia durchheilen läßt, glauben machen möchte, noch weniger die fünfundzwanzig, die er auf der Fahrt von Illyricum nach Gallien täglich zurückgelegt haben soll. Das waren ungewöhnliche, vielleicht nicht vollkommen glaubhafte Leistungen, die viele Fahr-

hunderte hindurch nicht mehr erreicht worden sind. 238 n. Chr. wird ganz besonders hervorgehoben die Schnelligkeit eines reitenden Boten, der am vierten Tage von Aquileja nach Rom die Nachricht von dem Ableben des Kaisers Maximinus Thrag brachte. Der Weg ist vierundachtzig Meilen lang, das sind mindestens ungewöhnliche Leistungen. In der Regel machte man wohl nicht viel über sechs oder sieben Meilen am Tage; von Rom aus wurde Mailand in elf, Verona in zehn, Brindisi in sieben Tagen erreicht. Heute fährt der Courierzug von Rom nach Verona in sechzehn, nach Mailand in achtzehn Stunden, d. h. man legt die Strecke fünfzehnmal schneller zurück, als die Römer es vermochten. Die Wege Rom=Paris in einunddreißig Tagen (heute neunundzwanzig Stunden), Rom=Augusta Vindelicorum in fünfundzwanzig Tagen (heute zweiunddreißig Stunden) zeigen noch schärfer den Unterschied zwischen dem höchsten Maße der Wegzeiten im Altertum und in der Zeit der Eisenbahnen.

Wir haben Cäsar genannt. Dieser große Mann erinnert an Alpenübergänge und Rheinüberschreitungen, an eilige Märsche in Gallien und Spanien, er erinnert daran, daß ein weiter Raum, auf dem sich geschichtliche Ereignisse abspielen, immer über alles Maß den Ruhm der Männer erhöht hat, die darin einen leitenden Anteil nahmen. Vorzüglich gilt dies von der Kriegsgeschichte. Der Zug Alexanders des Großen nach Indien, der Marsch Hannibals aus Spanien nach Italien sind klassische Beispiele. Aus einem an großen Leistungen reichen Leben wie dem Friedrich Barbarossas, strahlt doch der Kreuzzug mit unvergänglichem Glanze, ebenso wie aus Napoleons mannichfaltigen Kriegszügen der ägyptische Feldzug vielen als der anziehendste entgegentritt. Ein so ruhiger Beurteiler der Menschen und Dinge wie Ranke nennt den Marsch Hannibals über die Alpen „eine große Handlung in der Geschichte.“ Worin liegt das Große? Die Alpen sind vorher wegsam gewesen. Hannibal erkundigte sich bei den Abgesandten cisalpinischer Stämme darnach und erhielt ermutigende Antwort. Den Mons Poeninus krönte ein keltischer Tempel, Zeugnis genug für älteren Verkehr über ihn. Ob Hannibal den kleinen St. Bernhard oder den Monte Genèvre überschritt, ob er nun das Thal der Isère oder das der Durance hinaufrückte, Bahnbrecher war er hier nicht. Das imponirende und in der That höchst Folgenreiche seiner That liegt in der militärischen Leistung und dem, was politisch sich daran knüpfte. Von diesem Marsche Hannibals an konnten Alpen und Pyrenäen kein Hindernis mehr sein, Italien, Gallien und Spanien als eine politische Einheit aufzufassen. Der spätern Vereinigung dieser Länder als Provinzen des römischen Reiches hat Hannibal den Weg gebahnt. Mag der kommerzielle Gesichtskreis einzelner Etrusker, Punier oder Griechen über diese Gebirge hinausgereicht haben, in den politischen hat Hannibal Westeuropa erst hereingezogen. Wer Wert auf sichere Daten legt, kann sagen: Vom Jahre 218 v. Chr. an giebt es eine westeuropäische Geschichte, die Beschränkung der Geschichte auf das Mittelmeer hört auf, man rückt an die lange

Rüstenlinie des Atlantischen Ozeans vor. Wer weitsichtig ist, sieht beim Alpenübergange Hannibals die neuere Geschichte aufdämmern, die immer mehr west- und mitteleuropäisch geworden ist, bis sie, übers Weltmeer wandernd, sogar den atlantischen Charakter annahm.

Das Ringen der Völker um Macht oder auch bloß um Leben kennt den außerordentlichen Einfluß, den die Bewältigung der Entfernungen im entscheidenden Kampfesaugenblicke gewinnt. Oft entscheidet ein Zeitgewinn bei Zurücklegung der Wege auf ein von beiden Seiten gleichmäßig angestrebtes Ziel. Die Kriegsführung sucht schon beim Aufmarsch dem Gegner zuvorzukommen, es ist eine Frage der Geschwindigkeit, welche von zwei Mächten der andern den Krieg ins Land spielt. Eine rastlose Beweglichkeit, die zuerst fertig am Platze ist und dem Gegner keine Ruhe läßt, hat 1814 und 1866 in Frankreich und Böhmen auf preussischer Seite weltgeschichtliche Fragen rasch zur Lösung gebracht. 1756 handelte es sich um die Existenz Preußens, als Friedrich II. in Eilmärschen die sächsische Grenze überschritt. Wo ständen wir möglicherweise, wenn Blücher und Gneisenau am 18. Juni 1815 ein paar Stunden mehr gebraucht hätten, um die Entfernung von Ligny nach Belle Alliance zurückzulegen, oder wenn es Napoleon I. möglich geworden wäre, im März 1814 Blücher auf seinem Marsche nach Paris, der durch die Stationen Troyes, Laon und Montmartre bezeichnet wird, zu überholen? Die Siege von Königgrätz, von Sedan sind nicht bloß durch Geist, Disziplin und Mut entschieden worden, sondern auch durch die prompte Überwindung der räumlichen Entfernungen. Wellingtons Wort in der Schlacht bei Belle Alliance: Ich wollte, es wäre Nacht oder die Preußen kämen, ist typisch für die entscheidende Bedeutung des Raumes. Mit Änderung der Zeit und des Ortes hat mancher große Feldherr in Augenblicken der Entscheidung ähnlich gedacht oder gesprochen.

Die vorstehenden Betrachtungen knüpfen an ein Buch an, welches das Wachstum der Fähigkeit, Entfernungen zu bewältigen, unter dem Gesichtspunkte der engen Zusammengehörigkeit des Menschen mit dem Boden, auf dem er lebt, zu schildern unternimmt.*) Dabei ist der friedliche Verkehr, der seine Strahlen von den großen Plätzen des Handels nach den Stätten der Erzeugung und des Verbrauches wichtiger Waren zieht, in den Vordergrund gestellt, ohne daß indessen, wie natürlich, die politischen Mitursachen und Folgen der damit gegebenen Erweiterung des geographischen Gesichtskreises vernachlässigt werden. Es ist das ein gelehrtes Buch, insofern es aus einer Fülle von Thatfachen schöpft, wie sie nur im eindringenden Studium der ersten Quellen oder einer ebenso reichen wie zerstreuten und stellenweise geradezu verborgenen Litteratur gewonnen wird. Es ist aber zugleich ein Buch für ungelehrte, freilich gebildete Leser, da der Stoff ungewöhnlich

*) Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Eine historisch-geographische Untersuchung samt einer Einleitung für eine „Wissenschaft der geographischen Entfernungen.“ Von Dr. Wilhelm Göp. Mit 5 Karten in Farbendruck. Stuttgart, Ferdinand Enke, 1888.

großartig und mit der Geschichte der Menschheit eng verflochten ist, und da der Verfasser durch klare, geistreiche und eigenartige Darstellung fesselt. Die in jeder der Perioden dieser Entwicklungsgeschichte wiederkehrenden Erörterungen über Wege und Ziele des Handels, Mittel und Methoden des Verkehrs berühren eine Fülle der verschiedenartigsten Probleme. Wir finden hier Bernstein und Zinn, welche die Phöniker nach Norden lockten, dort das Gold Australiens oder die Diamanten Südafrikas behandelt. Der Elefant und das Kamel, das Dampfboot und der Telegraph werden als Werkzeuge des Reisens und des Warenverkehrs gewürdigt. Bei den ersten noch kurzen Straßen des Verkehrs zwischen den großen Mittelpunkten semitischer und hamitischer Kultur in Westasien und im Nillande beginnen wir den Überblick, der mit dem Panamakanal und der sibirischen Eisenbahn in die Zukunft hinein abschließt. Wir sehen endlich, um mit dem Schlussworte des Verfassers zu reden, „die durch weite Räume von einander getrennten Teile der Erdoberfläche und ihre gegenseitig beziehungslosen Bewohner zu einem zirkulirenden Verkehrsorganen werden.“ Das Buch entläßt uns mit dem Eindruck, daß die Beachtung der Entfernungsverhältnisse von größtem Werte für das Verständnis geschichtlicher und geographischer Erscheinung ist. Möge dieser Eindruck in Forschung und Lehre lebendig werden.



Die Schulvereine.



er einstige Geschichtschreiber der letzten Jahrzehnte des neunzehnten Jahrhunderts wird neben vielen andern in dieser Zeit neu auftauchenden Erscheinungen besonders einer nicht vergessen dürfen, die mit ihren Folgen und Wirkungen eine hervorragende Rolle in unserm öffentlichen Leben spielt — des sogenannten Nationalitätsprinzips. Das Wort, zum erstenmale ausgesprochen von Napoleon III. und in der Einigung Italiens und Deutschlands, seines erbittertsten Gegners und Veranlassers seines Sturzes, zum ersten male Fleisch geworden, ist freilich nur als Wort betrachtet eine Erfindung unsrer Zeit, sein Begriff war zu allen Zeiten vorhanden und in keiner so scharf empfunden wie in der Blütezeit des Hellenentums, wo das Stammesbewußtsein der siegreichen Überwinder aller Nichthellenen in der einseitigsten Verachtung der „Barbaren“ gipfelte. Dessen ungeachtet dürfte es schwer sein, solche Erscheinungen, wie sie unser jetziges Stammesgefühl gezeitigt hat, in andern chauvinistischen Zeitläuften nachzuweisen. Dies gilt ganz insbesondre von dem Gedanken der sogenannten „Schulvereine.“