



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

v. f.: Deutschland in französischer Beleuchtung. 2

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

hat. Sieht man von dieser Verteilung der Importwaren von gewissen Zentralpunkten aus über das Land ab, so ist im übrigen die Abgrenzung der Handelszonen ungefähr dieselbe wie bei der Ausfuhr. Wären für den innern Warenverkehr Statistiken vorhanden, so könnte das deutlicher skizziert werden.

Bemerkenswert ist die günstige Handelsbilanz Brasiliens. Es wurde in allen Jahren viel mehr ausgeführt als eingeführt. 1905 hat sich der Gesamt handelsverkehr auf einen Wert von annähernd anderthalb Milliarden Mark erhöht. Davon entfielen über 240 Millionen auf den Verkehr mit dem Deutschen Reiche. Diese Zahlen geben einen Begriff von der Bedeutung, die Brasilien im Konzerte der Welthandel treibenden Nationen erworben hat.



Deutschland in französischer Beleuchtung

2



uret hat sein Hauptaugenmerk auf Industrie, Handel und Seeschifffahrt gelenkt und ist unermüdlich tätig gewesen, alle technischen Einrichtungen dieser drei Gruppen des deutschen Erwerbslebens zu besuchen und die maßgebenden Persönlichkeiten auszufragen. Seltamerweise scheint er landwirtschaftliche Betriebe nicht besucht zu haben, und doch sollte ihm von seiner amerikanischen Studienreise her bekannt gewesen sein, daß auch die deutsche Landwirtschaft einen Weltruhm genießt. Ist doch kaum ein Professor der zahlreichen landwirtschaftlichen Hochschulen der Vereinigten Staaten zu finden, der nicht auf deutschen landwirtschaftlichen Schulen sein Wissen erlangt hätte. Ohne die Blüte der deutschen Landwirtschaft würde der Aufschwung der deutschen Industrie undenkbar sein, denn so wichtig auch der Export sein mag, viel wichtiger ist der innere Konsum, der mehr oder minder von der Kaufkraft der landwirtschaftlichen Bevölkerung abhängt.

Der Industrie widmet Huret viele zum Teil sehr lehrreiche Kapitel. Dabei ist ihm aufgefallen, daß in Deutschland viel weniger Arbeit sparende Maschinen verwandt werden als in den Vereinigten Staaten. Als Gründe habe ihm Herr Thyssen junior angegeben, daß die Arbeitslöhne dort so viel höher wären, daß die Amerikaner also ein Interesse daran hätten, die teure Handarbeit möglichst auszuschalten, auch wenn die dazu notwendig werdenden Maschinen sehr kostspielig wären, während sich hier im Gegenteil die zu komplizierten Maschinen nicht bezahlt machen würden. Man sieht auch an diesem Beispiel, daß sich nicht alle amerikanischen Arbeitsmethoden ohne weiteres bei uns einführen lassen, wie es so viele Herren, die ein paar Monate drüben gewesen sind, in ihren Reiseberichten glauben machen möchten. Die Amerikaner können außerdem schon aus dem Grunde mehr Maschinen verwenden als wir, weil die Kohle infolge der geringen Tiefe, in der sie dort

gelagert ist, leichter zu gewinnen ist, sich auf weniger als die Hälfte des Preises als bei uns stellt, und weil daher der Betrieb der Maschinen viel billiger ist als in Deutschland.

Hochbedeutsam sind die Mitteilungen des Herrn Thyssen senior, von denen Huret berichtet. Auf seine Frage, was er von der französischen metallurgischen Industrie halte, habe ihm Herr Thyssen geantwortet, die allgemeine Meinung in Deutschland sei, daß Frankreich früher allerdings gute Chancen verschlafen habe und zurückgeblieben sei, aber neuerdings große Fortschritte auf industriellem, kommerziellem und kolonialem Gebiete gemacht habe, daß beispielweise die Werkstätten von Omécourt in Französisch-Lothringen, von Châtillon und von Commentry ganz modern seien, und daß er kein Werk in Deutschland kenne, das besser sei. Außerdem seien diese lothringischen Werke ein vorzügliches Beispiel für den Wert guter Beziehungen zwischen Frankreich und Deutschland. In Lothringen seien auf französischer Seite viele Mineralien, aber keine Kohlen, dagegen auf deutscher Seite viele Kohlen, aber keine Mineralien.

Über den Stahlwerksverband hat Herr Thyssen ebenfalls die genauesten Informationen gegeben. Es sei schwer gewesen, alle Produzenten zu einigen. Zunächst habe es sich darum gehandelt, die Überproduktion einzuschränken, die Produktion in ganz bestimmter Weise zu regeln und die Mitglieder zu verpflichten, eine vernünftige Produktion nicht zu überschreiten. Man habe festgestellt, welches in der Vergangenheit die günstigste Stahlproduktionsperiode gewesen sei, und sich dahin geeinigt, hierfür die ersten sechs Monate des Jahres 1903 zu wählen, wo die Aufträge so reichlich gewesen wären, daß die Werkstätten das Maximum ihrer bisherigen Produktion erreicht hätten. Jedes Werk, das in den Verband eintreten wollte, habe nun nachweisen müssen, wie hoch seine Produktion in dieser genannten Periode gewesen sei. Habe zum Beispiel ein Werk in den ersten sechs Monaten des Jahres 1903 eine Produktion von 100000 Tonnen gehabt, so sei seine Maximalproduktion auf 200000 Tonnen fixiert worden, eine Grenze, die nicht zu überschreiten sich jedes einzelne Werk bei hohen Konventionalstrafen verpflichten mußte. Ferner sei der Verkauf der Produkte geregelt. Kein Verbandsmitglied dürfe selbst verkaufen, sondern müsse alle eingehenden Orders an den Verbandsvorstand in Düsseldorf abliefern, und dieser verteile die Aufträge nach Maßgabe der festgestellten Maximalproduktionen auf die einzelnen Werke. Dafür verpflichtete sich der Verband, seinen Mitgliedern alle Produkte bis zu einer auf Grund der Zahlen von 1903 festgesetzten Höhe zu einem von allen gebilligten Preise abzunehmen. Internationale Abmachungen seien gefolgt, und heute bestünden schon Verträge mit den Stahlwerksverbänden der Vereinigten Staaten, Großbritanniens, Frankreichs und Belgiens. Durch die Zentralisation würden den Mitgliedern sehr viele Geschäftskosten erspart, dagegen sei ein Nachteil für die Mitglieder nicht zu bezweifeln, und dieser liege darin, daß

sie nicht mehr wie früher durch ihren Absatz erfahren, wie es auf dem Weltmarkte zugehe, da sie fast nie wüßten, wohin ihre Produkte vom Verbandsverbande geschickt würden.

Über das Kohlen- und Koks-syndikat sind ihm Aufschlüsse gegeben worden, die nicht minder interessant sind: das Ruhrbecken umfasse fünfzig bis sechzig große Minengesellschaften, zwischen denen jahrelang ein erbitterter Konkurrenzkampf geherrscht habe. Erst nach fünfjährigen Vorverhandlungen sei es gelungen, zuerst das Rheinisch-Westfälische Kohlen-syndikat und zehn Jahre später das Koks- und das Britettsyndikat zustandezubringen. Huret bemerkt, ihm sei auf seinen Einwand, daß es doch außerordentlich gefährlich sei, die Preisfestsetzung einer so unentbehrlichen Materie wie der Kohle in die Hand eines Syndikats zu legen, erwidert worden, daß das Syndikat den Bogen nicht überspannen könne, ohne von den Kohle verbrauchenden Industrien in der Öffentlichkeit diskreditiert zu werden, daß andererseits aber durch die erreichte Stabilisierung der Kohlenpreise das Los von etwa 300 000 Bergbauarbeitern, die vorher ganz von der schwankenden Konjunktur abgehangen hätten, gesichert worden sei.

Niemand wird behaupten wollen, daß mit diesen Erklärungen die Bedenken beseitigt worden sind, die durch die einseitige Preisfestsetzung des Kohlen-syndikats geweckt werden, da jedesmal, wenn die Kohlenpreise steigen, natürlich auch die Preise aller Produkte infolge der dann höher gewordenen Produktionskosten steigen müssen. Natürlich werden schließlich auch die Löhne der Bergarbeiter steigen, da sie ja alle Konsumartikel teurer als früher bezahlen müssen. Nimmt dieses dann das Kohlen-syndikat wieder zum Motiv für eine weitere Erhöhung der Kohlenpreise, so ist die Schraube ohne Ende fertig. Die natürliche Folge wird sein, daß der Staat früher oder später wird einschreiten und die Preisfestsetzung für die Kohle in die Hand nehmen müssen.

Mehr als andre Industrien, ja mehr als die Kruppschen und Ehrhardtschen Etablissements, von denen er nicht viel neues zu erzählen weiß, hat Huret die chemische Industrie imponiert, deren gewaltige statistische Ziffern ihm vor Augen geführt haben, wie sehr Frankreich auf diesem Gebiete zurückgeblieben und ins Hintertreffen geraten ist. Als Gründe des ungeheuern Aufschwungs der deutschen chemischen Industrie gibt er an: die Wissenschaftlichkeit, das Organisationstalent, die Ordnungsliebe und die Hartnäckigkeit. Die Zahl der in jeder Fabrik beschäftigten Gelehrten, die ständig Versuche machten, sei ganz erstaunlich. In Mainz habe man ihm 3000 Farbennuancen gezeigt, darunter 300 schwarze Nuancen. Trotzdem seien 190 Chemiker beschäftigt, neue Farben zu erfinden, die besser oder billiger als die bisherigen sein müssen, wenn sie vom Handel angenommen werden sollen.

In den Hansestädten hat Huret sich am längsten aufgehalten und mit wahren Bienenfleiß seine Beobachtungen über das dort in so mächtigem Schlage pulsernde Leben des Welthandels und der überseeischen Schifffahrt

zusammengetragen. Die Devise Bremens: *Navigare necesse est, vivere non est necesse* gelte auch für Hamburg. Diese Charaktereigenschaft der Hanseaten sei die innere Ursache ihrer unerhörten Erfolge in den letzten Jahrzehnten. In Bremen habe ihm der Präsident des Norddeutschen Lloyd, Herr Plate, gesagt, die Latenlosigkeit und der Mangel an Unternehmungsgeist seien die Krebschäden der alten Länder wie Frankreich. Man begnüge sich dort mit dem, was vorhanden sei, schließe die Augen vor den modernen Errungenschaften, diskutiere und klage ohne zu handeln. Man müsse aber im Gegenteil gerade im Welthandel ständig die Arbeitsmethode ändern und verbessern. So habe man für die neusten Hafentassins in Bremen ursprünglich eine Länge von 160 Metern geplant gehabt, sie dann nach einigen Monaten auf 180 Meter festgesetzt und sich jetzt mit Rücksicht auf die stetig zunehmende Größe der Seeschiffe für 220 Meter entschlossen. In Havre dagegen könnten die Hafentassins schon jetzt nicht die Riesendampfer aufnehmen, und die Folge sei, daß Seeschiffe über eine bestimmte Größe ins Ausland verwiesen würden. Sehr verderblich sei auch das französische Prämiensystem für die Seeschiffe, da die Prämien gezahlt würden, ohne daß entsprechende Gegenleistungen der Seeschiffe verlangt würden. Man verlange nur, daß die Seeschiffe ein Drittel oder ein Viertel Fracht haben, und auf die Weise könne ein Seeschiff, das sonst kaum etwas verdiene, allein durch achtjähriges Reisen das in ihm investierte Kapital durch die erhaltenen Prämien gewinnen. Seiner Ansicht nach könne nicht durch Staatshilfen, sondern nur durch eigne Arbeit ein wirtschaftlicher Erfolg erreicht werden. Man spreche immer von einem Gegensatz zwischen Kapital und Arbeit, aber ein solcher gehöre fast schon der Vergangenheit an und werde bald nur noch eine historische Erinnerung sein. Das Kapital werde in der Zukunft nur in dem Maße von Wert sein, wie es sich zu einem der Werkzeuge der Arbeit machen werde. Der Zinssatz des Kapitals sei in stetigem Rückgange begriffen und werde eines Tages bis auf einen minimalen Betrag zurückgehn. In trägen und ungeschickten Händen werde dann das Kapital keine Macht mehr haben, sondern es werde nur eins der notwendigen Elemente zur Organisation der Arbeit sein.

Hamburg, das er *la plus jolie ville d'Allemagne* nennt, wird von Huret geradezu als Muster für Frankreich zur Nachahmung hingestellt. Er beschreibt nicht nur aufs genaueste die Häfen, die Industrien, die Handelshäuser, sondern auch alle öffentlichen Einrichtungen wie die Wasserversorgung, die Müllverbrennung, das Schlachthaus, die Börse, den Zentralfriedhof und die elektrischen Bahnen. Der kluge Bürgermeister Burchard hat ihn empfangen und ihm manche Aufschlüsse über die frühere Geschichte Hamburgs und über die jetzigen Verhältnisse gegeben. Um so auffallender ist es, daß Huret auch in Hamburg wieder seiner Verwunderung Ausdruck verleiht, daß die Deutschen, dieses Volk *de rêveurs et d'idéalistes*, solche Erfolge in Handel und Schifffahrt haben erreichen können.

Dem Franzosen scheint es in der That an geschichtlicher Vorbildung zu fehlen, denn sonst müßte er wissen, daß die Hansen schon zu einer Zeit eine Rauffahrteiflotte besaßen, als in England noch kein einziges Seeschiff gebaut wurde, und daß die Deutschen lediglich durch kriegerisches Mißgeschick ohne Ende aus der Seeschiffahrt ausgeschaltet und an der Betätigung ihrer natürlichen Anlagen zum Welthandel verhindert wurden, daß also das Wiederaufleben des alten hanseatischen Geistes nach Wegfall dieses äußern Zwanges und nach endlich wiedergewonnener Unabhängigkeit vom Auslande eine ganz natürliche Erscheinung war. Es ist allerdings eine eigentümliche Fügung des Schicksals, daß jetzt gerade England am schmerzlichsten unsre erneute Teilnahme am Welthandel empfindet, dasselbe Land, dessen Produkte zum erstenmal in die Außenwelt gelangten zu jener Zeit, als die Könige von England durch Begünstigungen aller Art die deutschen Kaufleute zur Anlegung von Niederlassungen in ihrem Lande anregten.

Da diese Tatsachen immer noch viel zu wenig bekannt sind, soll hier auf die wechselnde Teilnahme der einzelnen Völker am Welthandel etwas näher eingegangen werden, in der Hoffnung, daß Herr Huret bei der Buchausgabe seines Reiseberichtes dies beherzigen möge. Während also die Hansen den Seehandel monopolisierten und an einem Hafenplatze nach dem andern ihre Niederlassungen begründeten, blieb England lange Zeit ein reiner Agrikulturstaat, der den Hansen Ackerbau- und Bergwerksprodukte lieferte und dafür Manufakturwaren von ihnen bezog. Drei Jahrhunderte lang dauerte dieser Verkehr, und erst 1597 wurden durch die Königin Elisabeth die Privilegien der Hansen und des deutschen Stahlhofes in London für immer beseitigt. Die Zerstörung Antwerpens im Jahre 1585, die Vernichtung der spanischen Armada und der Dreißigjährige Krieg Deutschlands schufen für den englischen Seehandel freie Bahn und ermöglichten zugleich die nun stetig wachsende Ausdehnung des englischen Kolonialbesitzes über alle Teile der Erde. Das riesenhafte Emporblühen seiner allen Vändern vorausseilenden Großindustrie hatte England denn auch im wesentlichen seiner Suprematie im Welthandel zu verdanken. Besonders segensreich für das englische Seewesen war aber die Regierung Cromwells, der 1651 durch die Navigationsakte und die bald darauf erfochtenen Seesiege die bis dahin zur See allmächtigen Holländer, die Nachfolger der alten Hansen, aus dem Wettbewerbe verdrängte und sie zur Abtretung New-Yorks zwang.

Der Verkehr zwischen den verschiednen Häfen Englands sowohl als auch Portugals und Spaniens und den Kolonien dieser Staaten war nur den Schiffen des eignen Landes vorbehalten. Erst die Unabhängigkeitserklärungen der Vereinigten Staaten und der latino-amerikanischen Republiken haben zu Anfang des vorigen Jahrhunderts eine Beseitigung dieses starren egoistischen Handelssystems gebracht, und England hat es sogar erst in der Mitte des vorigen Jahrhunderts aufgegeben. Von einer selbständigen Beteiligung der

deutschen Nordseehäfen am Welthandel konnte darum früher keine Rede sein. Das ist von Huret überhaupt nicht berücksichtigt worden.

Mit Recht hebt er dagegen hervor, daß sich ein Vergleich Hamburgs mit französischen und andern auswärtigen Häfen sehr schwer ziehen lasse, weil keine kommensurablen Größen gegeben seien. Die Handelsstatistiken werden in der Tat in den einzelnen Häfen nach den verschiedenartigsten Berechnungen und dazu nicht einmal immer lückenlos angefertigt. Eine vergleichende Handelsstatistik wäre nur dann möglich, wenn in allen Seehäfen der gesamte Warenverkehr nach Wert und Gewicht festgestellt und der Seeverkehr von dem Land- und Stromverkehr getrennt würde. Außerdem müßte die Möglichkeit geboten werden, den tatsächlich zum Vergleich verwertbaren reduzierten Wert der Güter mit Hilfe von sogenannten Indexpnummern auf Grund des allgemeinen Preisniveaus zu berechnen. Aus diesen Gründen sehen wir in den verschiedenen Zeitungen immer wieder andre Zahlen bei den Vergleichen der verschiedenen Häfen angeführt, sodaß bald Antwerpen, bald Liverpool, bald Hamburg die Palme im Welthandel zu gebühren scheint. Nach den außerordentlich sorgfältigen und streng wissenschaftlichen Berechnungen des genialen Direktors des hamburgischen handelsstatistischen Bureaus, Herrn Heinz, steht es jetzt fest, daß die Reihenfolge London, Hamburg, Liverpool, Antwerpen die richtige ist, daß Hamburg also den zweiten Platz unter den europäischen Seehäfen einnimmt.

Als Gründe dieser Tatsache führt Huret nur die Tüchtigkeit der deutschen Kaufleute und die Vorzüglichkeit des Hamburger Hafens an. Eine sehr wichtige Rolle spielen aber auch die Hafenkosten, die insgesamt für einen Dampfer bei seinem Aufenthalte entstehen. Sie betragen zum Beispiel für einen Dampfer von 5000 Registertons

in Hamburg	13750	Mark
„ Amsterdam	16440	„
„ Rotterdam	16200	„
„ Antwerpen	16400	„
„ Liverpool	18120	„
„ Le Havre	21617	„

Daß in den verhältnismäßig so niedrigen Gesamthafenkosten Hamburgs für alle Dampfer ein Antrieb liegt, lieber diesen Hafen als einen der Konkurrenzhäfen zu besuchen, liegt also auf der Hand. Da nun die heutige Tendenz dahin geht, immer größere Schiffe zu bauen, bei denen die Höhe der Gesamtkosten, die in einem Hafen entstehen, eine noch bedeutendere Rolle spielt, ist die Tatsache, daß Hamburg in bezug auf Hafenkosten besonders günstig dasteht, von großer Bedeutung.

Die technische Vollkommenheit des Hamburger Hafens hat ihren Grund hauptsächlich darin, daß sich Hamburg relativ spät entwickelt hat, daß daher alle Erfahrungen anderer Seehäfen verwertet werden konnten, und daß veraltete Hafenanlagen überhaupt nicht in Hamburg bestehen. Sämtliche Schuppen,

Speicher, Kräne und Gleisanlagen genügen den modernen Anforderungen des Seeverkehrs. In allen Konkurrenzhäfen Hamburgs, insbesondere in London, sind dagegen zahlreiche veraltete Anlagen zu finden. Trotz der großen Entwicklung des Londoner Dockwesens sind heutzutage die Einrichtungen der meisten Docks als unmodern zu bezeichnen und verdanken ihren Verkehr nur der eminenten Kapitalkraft der City. Die Schleusentore der Londoner Docks haben viel zu kleine Abmessungen. Die Kommunikation mit der Eisenbahn fehlt an vielen Stellen. Die Entladung der Schiffe erfolgt in der Regel durch Schiffswinden oder durch Menschenhand. Nur große Lasten werden durch hydraulische Kräne gehoben. Die durch Winden auf Deck beförderten Waren werden von hier aus durch Arbeiter ans Ufer getragen, gerollt oder geschoben. Die Folge der modernern Hafenanlagen ist, daß Hamburg in der Statistik London immer näher rückt und es wahrscheinlich in absehbarer Zeit überflügeln wird. Wie im Kriege die bessere Waffe (1866 das preußische Zündnadelgewehr, 1870 das deutsche Artilleriegeschütz) ein wichtiger Rechenfaktor ist, so übt im Handelskampfe die Vollkommenheit der technischen Verkehrseinrichtungen einen nicht hoch genug zu bewertenden Einfluß auf die Konkurrenzkraft aus.

Die geographische Lage Hamburgs im Vergleich zu der seiner Konkurrenten ist im allgemeinen nicht günstig, da Hamburg von sämtlichen westlich liegenden Gebieten des Welthandels bedeutend weiter entfernt ist als die andern Seehäfen und deshalb die Seeschiffe hin und zurück zu einer um ungefähr zwei Tage längern Seereise nötigt. Dagegen wird Hamburgs nähere Lage zu den östlichen Ländern nach Bervollkommnung und zweigleisigem Ausbau der sibirischen Eisenbahn wahrscheinlich einen günstigen Einfluß auf die Entwicklung seines Handels ausüben, da der sehr zukunftsreiche transsibirische Handel aller Voraussicht nach Hamburg als den nächsten immer eisfreien Seehafen aussuchen wird. Übrigens ist die geographische Lage Hamburgs, von einem andern Standpunkte betrachtet, sogar günstig zu nennen, denn Hamburg liegt 112 Kilometer, dagegen Amsterdam 25, Rotterdam 31, Antwerpen 75 Kilometer vom Meere entfernt. Je weiter aber die den Weltverkehr vermittelnden großen Seeschiffe ins Binnenland fahren können, desto geringer stellen sich auch infolge der relativ kürzern Eisenbahnstrecke die Frachtkosten, und auch der Gesamtpreis der Waren wird dann infolge der geringern Spesen, die auf ihnen lasten, indirekt herabgemindert. Fast ebenso wichtig wie die Lage zum Meere sind die Verbindungen eines Seehafens mit dem Hinterlande. Die Häfen, die einen direkten Umschlag der Güter zwischen Seeschiff und Fluß- oder Küstenschiff gestatten, sind von vornherein günstiger gestellt als Häfen, die nur die Umladung auf Eisenbahnen ermöglichen. Insofern ist Hamburg außerordentlich bevorzugt, da es nicht nur den gewaltigen Elbstrom beherrscht, sondern auch den Kaiser-Wilhelms-Kanal fast allein für sich monopolisiert hat. Dagegen würde die geplante Weiterführung des Rhein-Weser-Deine-Kanals bis zur Elbe für Hamburg voraussichtlich sehr nachteilige Folgen haben. Bürgermeister Burchard hat Huret

gegenüber darauf hingewiesen, daß die Schiffbarkeit der Elbe Hamburgs Werk sei und bleiben müsse, daß schon im Jahre 1189 Friedrich Barbarossa Hamburg das Schifffahrtsrecht auf der Elbe verliehen und daß 1394 die Republik dieses Recht von den Nachbarstaaten erkämpft habe. Wenn man berücksichtigt, daß in der Tat Hamburg allein die ungeheuern Kapitalien für Verbesserung der Elbe ausgegeben hat, während Rotterdam nur einen sehr geringen Beitrag zu dem vom holländischen Staate gebauten „Nieuwen Waterweg“ zu leisten brauchte, und während Antwerpen einen Zuschuß von hundert Millionen Franken zur Schelderegulierung von der belgischen Regierung erhält, so ist es verständlich, daß sich Hamburg nicht damit einverstanden erklären kann, daß über die Elbe von Preußen über seinen Kopf hinweg verfügt werden, und daß ein Kanal geschaffen werden soll, der die Verbindung mit dem Hinterlande schwer gefährdet, denn der Kanal wird bessere Tiefenverhältnisse haben, als die obere Elbe aufweist, und darum einen großen Teil des jetzigen Flußverkehrs ablenken. Die Hamburger können sich dabei auf das Urteil Bismarcks berufen, der ebenfalls der Idee des Mittellandkanals sehr skeptisch gegenüberstand und anstatt dessen eine Fortsetzung des Kaiser-Wilhelms-Kanals zur Wesermündung und zur Tade bis zur Emsmündung vorschlug, weil ein solcher Kanal auch von unsrer Kriegsflotte verwendet werden könnte, und weil diese dann drei Ausfallpforten mehr als bisher gegen einen blockierenden Feind erhielte.

Huret hat mit Recht das Gedeihen Hamburgs mit der politischen Lage Deutschlands in den letzten drei Jahrzehnten in logischen Zusammenhang gebracht. Er hat es aber unterlassen, darauf hinzuweisen, welchen unschätzbaren Gewinn der englische Handel vorher daraus gezogen hat, daß der Heimatstaat von keines Feindes Fuß betreten wurde, während die Nachbarstaaten fast ohne Unterbrechung Kriege miteinander führten. Während des Deutsch-französischen Krieges blühte der Handel von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Erst die lange Friedensarbeit hat den ungeheuern Aufschwung Hamburgs und ganz Deutschlands ermöglicht. Man kann bei Huret zwischen den Zeilen lesen und aus vielen seiner gelegentlichen Bemerkungen den Schluß ziehen, daß er nur von einer kriegerischen Verwicklung Deutschlands eine Änderung der jetzigen für uns so günstigen Lage erhofft.

Bei jeder Gelegenheit wird von Huret betont, daß Deutschland in allen Zweigen des wirtschaftlichen Lebens *est en train de manger l'Angleterre*. Sogar das Kabelmonopol Großbritanniens habe Deutschland in den letzten fünfzehn Jahren durch Legung eigener Kabel und durch geschickte Verträge mit nichtenglischen Kabelgesellschaften beseitigt. Unsern vortrefflichen Marineoffizieren wird nachgesagt, daß sie *brûlent de se mesurer avec la flotte anglaise*. Von dem deutschen Landheere, das für ihn als Franzosen doch zunächst in Betracht kommen sollte, schweigt er und konstatiert nur die Tatsache, daß er wiederholt Truppen nach anstrengenden Übungen in tadelloser Haltung und im Paradeschritt habe zurück-

kommen sehen. Dieser avis au lecteur français ist immerhin bezeichnend. Die englischen Leser des Figaro werden aber Hurets Auslassungen mit einem gewissen Gleichmut hinnehmen, da ihnen die deutsche Gefahr von ihrer eignen Presse schon in viel grellern Farben geschildert worden ist, und sie bei der stetigen Zunahme ihres eignen Wohlstandes nicht mehr recht an den angeblichen Niedergang Englands glauben, wenn es ihnen auch sehr erwünscht sein würde, den lästigen deutschen Wetter in irgendeiner Weise vom Halse zu bekommen. Aber das überläßt Albion wohlweislich andern und wird Herrn Huret kaum den Gefallen tun, sich für Frankreich die Finger zu verbrennen und den furor teutonicus auf die Probe zu stellen. v. f.



Lessing als Philosoph



er in Lessings philosophische und religiöse Weltauffassung tiefer eindringen will, der muß dreierlei haben: den unwiderstehlichen Drang nach Wahrheit, der Lessing beseelte, seinen scharfen Verstand und seine Fähigkeit zur Objektivität den eignen Gedanken und Gefühlen gegenüber.

Unter den Schriftstellern, die über Lessing geschrieben haben, dürfte es nur sehr wenige geben, bei denen diese Eigenschaften in so hohem Maße ausgebildet sind wie bei Chr. Schrenpf. Und deshalb ist es eine besondere Freude, gewährt es einen eigentümlichen Genuß, aus Schrenpfs neuestem Buche*) zu sehen, wie uns dieser Lessing verwandte Geist dessen Wollen und Wesen deutet und es uns in mancher Hinsicht von einer ganz neuen Seite nahe bringt.

Schrenpf geht aus von der Frage: „Wer ist ein Philosoph?“ Und er antwortet: „Wer in fragmentarischem Wissen kein Genüge findet; wer in der bloßen Wahrscheinlichkeit nicht zur Ruhe kommt, wer einen Widerspruch zwischen Denken und Leben nicht vertragen kann: der ist ein Philosoph.“ Auf Bedeutung aber kann ein Philosoph nur Anspruch erheben, wenn er eine der in der Philosophie zusammentreffenden Tendenzen oder eine gewisse Kombination davon in typischer Weise vertritt. Da Lessing der lehrreiche Typus einer berechtigten Art des philosophischen Denkens ist, so verlohnt es sich, ihn als Philosophen genau anzusehen.

Welchen Typus aber repräsentiert er? Daß Philosophie ohne Enthusiasmus nicht zu denken ist, spricht er offen aus; ebenso unzweideutig jedoch bekennt er, daß er für die Selbstgewißheit des Enthusiasten unempänglich ist. Er gehört

*) Lessing als Philosoph von Chr. Schrenpf. Stuttgart, Fr. Frommanns Verlag (E. Hauff), 1906. XIX. Band von Frommanns „Klassikern der Philosophie“. 203 S.