

den griechischen Colonien könnten wir lernen. Man erleichterte unzufriedenen Parteien die Auswanderung, oder der Staat selbst führte seine Armen nach fremden Küsten, wo man mit ihnen in einer nahen Verbindung blieb, die nie zu einer völligen Abhängigkeit der Colonie vom Mutterlande wurde.

Die geringe Entwicklung des römischen Handels läßt sich aus den unübertrefflichen Rechtsbüchern Justinians zur Genüge erkennen. Das auf den Handel bezügliche Obligationenrecht sticht durch seine Dürftigkeit gegen die gediegene Ausführlichkeit der die dinglichen Rechte regelnden Normen auf eine heut zu Tage unbegreifliche Weise ab. Als das römische Reich an Umfang gewann, wurde der Handel zur unerträglichsten Geißel für die Provinzen. Er war in den Händen der römischen Ritter, die zu besserem Betriebe in Gesellschaften zusammentraten und nebenbei die Einkünfte der Provinzen pachteten, so daß sie in doppelter Weise erpressen konnten. Vortrefflich waren die römischen gemauerten Straßen. Der heutige Verkehr benutzte sie zum Theil noch. Aber diese Straßen dienten, wenigstens seit der Kaiserzeit, welche den Privaten die Benutzung derselben nur mit besonderer Genehmigung des Staats erlaubte, bloß Staatszwecken.

Die romanisch-germanischen Völker theilten anfänglich die Verachtung der Alten gegen den Handel und ließen ihren Binnenverkehr vorzugsweise durch Juden betreiben. Die Unsicherheit der Straßen, die schlechte Beschaffenheit der Wege und die Unvollkommenheit der Transportmittel hinderten einen höhern Aufschwung. Der Handel mit dem Orient sah sich bis zu den Zeiten der Kreuzzüge gezwungen, den Umweg durch Rußland zu machen, da der gegenseitige Haß zwischen Lateinern und Griechen und die Sperrung des Mittelmeers durch die Sarazenen die natürliche Verbindung abschnitten. Die Kreuzzüge öffneten den eigentlichen Handelsweg zwischen dem Osten und Westen wieder und machten den Handel lebhafter, indem sie nicht allein den Luxus und das Verlangen nach den Waaren des Morgenlandes steigerten, sondern auch auf manche Straßen aufmerksam machten, die früher gar nicht oder doch nur sparsam benutzt worden waren. Das gelobte Land bot außer tyrischem Glas wenig werthvolle Ausfuhrartikel dar, desto wichtiger wurden aber die großen Handelsniederlassungen der Genueser, Pisaner und Venetianer in den Städten, von wo aus über Aleppo die Verbindung mit Armenien, über Bagdad und Bassora mit dem fernsten Indien unterhalten wurde. Indische Kauffahrteischiffe segelten bis Aegypten, von wo die Güter weiter über Alexandrien nach Syrien, Griechenland und Italien verführt wurden. Die Blüthe des Landes, die eine Frucht dieses Verkehrs war, hatte zugleich einen gesteigerten Wohlstand der Städte zur Folge, wodurch diese sich zu der Macht großer politischer Körperschaften erhoben. In Deutschland war es vornehmlich das Stapelrecht, das seit Heinrich I. mehr und mehr in Übung kam, welches die Bildung größerer Plätze, die für den Handel so nothwendig sind, beförderte. Den Höhepunkt des Gedeihens erreichte das städtische Gemeinwesen durch die Verbindungen der einzelnen Städte. Die wichtigste dieser deutschen Verbindungen, die Hansa, kann den Ruhm beanspruchen, Deutschlands Wohlstand und Bildung unendlich gefördert zu haben.

Im Mittelmeer waren die Venetianer, Genueser und Pisaner nebst den Bürgern von Amalfi die eifrigsten Pfleger des Seehandels, den sie durch Verträge sicherten. Genua behauptete seine Niederlassungen in der Krim bis in das zwanzigste Jahr nach dem Fall von Konstantinopel. Noch mächtiger war Venedig, dessen Marine allen Staaten zum Muster diente, das auf der Küste von Dalmatien, in Epirus und Morea, auf Kandia, in Syrien und Palästina tapfer vertheidigte Haltpunkte besaß. Das moderne Seerecht, das freilich gegen Mächtigeren eben so wirkungslos ist, wie alles Völkerrecht überhaupt, ist aus dem Wisbyer Seerecht und dem Consolato del Mars hervorgegangen. Durch die Schifffahrt der nördlichen Staaten ist der Sieg der Segelschiffe über die Rudersfahrzeuge des Mittelmeers entschieden worden.

Die Entdeckung des Seewegs nach Ostindien und der westlichen Halbkugel hat einen neuen Welthandel geschaffen, der diesen Namen eigentlich erst verdient. Die Anwendung der Magnetnadel — eine Erfindung des 11. Jahrhunderts, die aber erst im 14. Jahrhundert stärker benutzt worden zu sein scheint — das sorgfältigste Studium der Winde und Seeströme, das nach dem Bekanntwerden des Golfstroms und der Passatwinde begonnen hat, die fortschreitenden Verbesserungen in der Bauart, Ausrüstung und Leitung der Schiffe haben die Nautik auf eine hohe Stufe der Vollkommenheit gebracht. Wenn irgendwo, so läßt sich hier ein stetiger Fortschritt nachweisen.

Noch in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts gab es in

Deutschland Hauptstraßen, auf denen bei schlechtem Wetter Frachtfuhrwerk zwei und drei Tage mit der Zurücklegung kurzer Strecken zu thun hatte, Berge, die sich wie Kiesel vorlegten und nur mit Gefahr zu überschreiten waren. Der Mindener Berg auf der Casseler Straße, einer der Hauptpulsadern des deutschen Verkehrs, war in dieser Beziehung weit und breit berüchtigt. In den Unruhen von 1830 befriedigten süddeutsche Haubereier ihren Zorn gegen die Schnellposten, diese unerhörte Neuerung. Jetzt hat Deutschland sein Eisenbahnenetz nahezu vollendet und neben diesen Schienenwegen, auf denen jährlich Millionen von Reisenden sich Bildung holen, elektrische Drähte gelegt, die mit Gedankenschnelle Mittheilungen zu den entferntesten Orten bringen. Ganz Europa und Amerika haben dies neue Verkehrsmittel adoptirt, selbst Spanien und Portugal werden eher Eisenbahnen haben als gute Chaussees. Schon sieht der Hindu den Dampfwagen bei sich vorbeisaußen und in einer kurzen Spanne Zeit wird die Verbindung des atlantischen Meeres mit dem stillen Ocean durch eiserne Schienen vollendet sein. Die Entfernungen schwinden auf den zehnten Theil zusammen, Menschen und Reiche rücken einander näher. Wenn in einer frühern Zeit, wie die ältern Männer noch recht gut sich erinnern, die Dösnabrücker Kaufleute zur Abreise nach der Leipziger Messe sich rüsteten, stellte die Geistlichkeit in den Kirchen Gebete um glückliche Rückkehr an. Wir sind leichten Muthes, wenn wir nach Marseille, Triest, Konstantinopel reisen; unsre Väter nahmen feierlichen Abschied von allen Lieben, wenn sie in der berüchtigten gelben Kutsche — jetzt berüchtigt, in ihrer Jugendzeit als ein Zeichen des Fortschritts bewillkommt — eine Fahrt von zehn Meilen machten.

Als die Vereinigten Staaten ihre Expedition nach Japan absiegeln ließen, legte Daniel Webster dem befehligen Officier einen der Hauptzwecke des Unternehmens mit den Worten dar: „Der Augenblick ist nahe, wo das letzte Kettenglied der oceanischen Dampfschifffahrt sich bilden soll. Von China und Ostindien nach Aegypten, von da durch das Mittelmeer und den atlantischen Ocean nach England, von da wieder nach unsern glücklichen Küsten und andern Theilen dieses großen Continents, von unsern eigenen Häfen bis zum südlichsten Punkte des Isthmus, der die zwei westlichen Continente verbindet, und von der Stillenmeeresküste derselben nordwärts und südwärts, so weit als die Civilisation sich verbreitet hat, tragen die Dampfboote anderer Nationen und unsrer eigenen Tausende von Reisenden, die Aufklärung der Welt und den Reichtum hin und her. Unser Präsident will unsre Kaufleute in den Stand setzen, das letzte Glied in dieser großen, alle Völker der Welt vereinigenden Kette zu ergänzen.“ Der kaum gehoffte Erfolg der Expedition hat die Ergänzung ermöglicht. Ist zwischen Schanghai, Hakodade, Honolulu und San Francisco eine regelmäßige Dampfschifffahrt eingerichtet, wozu die Vorbereitungen in vollem Gange sind, so können wir in Deutschland Briefe und Zeitungen aus Japan und dem russischen nordöstlichen Asien in 70—75 Tagen erhalten.

Es ist Undankbarkeit, wenn man den Handel als dem geistigen Leben ungünstig schildert. Der Austausch der Ideen im Großen, die geistige Friction der Völker hat durch ihn die größte Förderung erhalten. Haben Wallfischfänger, die ihrer Beute nachgingen, unsre geographischen Kenntnisse wesentlich bereichert, sich unter den Entdeckern ehrenvolle Namen gemacht, so sind auch von den umfassendern Erfindungen viele durch den Eifer hervorgerufen worden, den der wetteifernde Verkehr erweckt. Das Zusammenfließen der Völker des Erdballs zu einer weltgeschichtlichen Bewegung, wer anders hat es bewirkt als der Kaufmann, theils unmittelbar, theils mittelbar durch die Berücksichtigung, welche die Staaten seinen Interessen angedeihen lassen mußten. Und wäre dies auch nicht, so müßte schon der Reichtum, den der Handel erzeugt, uns Achtung vor diesem Bildungsmittel einflößen. Ein armes Volk wird immer ein rohes sein.

Nach einer noch immer nicht zum Schweigen gebrachten Ansicht ist die höhere Bildung der Völker durch eine Verschlechterung ihrer materiellen Lage erkauft worden. In demselben Grade, als wir geistig reicher wurden, sind wir körperlich elender geworden. Nichts kann ungegründeter sein als diese Ansicht, die, indem sie sich den Meinungen der äußersten Rechten anbequemt, den Phantasten Jean Jacques Rousseau's von einem glücklichen Urzustand der Menschen ihre Huldigungen darbringt. Findet man das materielle Gedeihen im Genuß der guten Dinge des Lebens, so wird man eingestehen müssen, daß ein Mittelbürger unsrer Tage die Lage eines Herzogs des Mittelalters nicht zu beneiden braucht. Wir wissen genug von der häuslichen Einrichtung unsrer Altvordern, um darüber mit Sicherheit urtheilen zu können. Setzt man das materielle Gedeihen in körperliche Gesundheit, so wird man unsrer Zeit noch entschied-