

Erscheint täglich mit Ausnahme des Sonntags.

Die „Gießener Familienblätter“ werden dem „Anzeiger“ viermal wöchentlich beigelegt, das „Kreislblatt für den Kreis Gießen“ zweimal wöchentlich. Die „Landwirtschaftlichen Zeitungen“ erscheinen monatlich zweimal.

Gießener Anzeiger

General-Anzeiger für Oberhessen

Rotationsdruck und Verlag der Gießener
Universitäts- und Steindruckerei,
R. Lange, Gießen.

Redaktion, Expedition und Druckerei: Schul-
straße 7. Expedition und Verlag: 55-51.
Redaktion: 55-112. Tel.-Nr.: Anzeiger-Gießen.

Das Deutschtum in Rußland.

Nicht nur unsere deutschen Mitbürger, die sich im feindlichen Rußland befinden, sind durch den Kriegszustand aufs schwerste bedroht, sondern auch für all die gewaltigen deutschen Kräfte und Mächte, die im Laufe der Geschichte sich in das russische Reich eingeleitet und zu seiner Stärkung so unendlich viel beigetragen haben, bedeutet der Krieg hundertfache Unterbrechung, Vernichtung, das heißt, was ihnen nach der alten treuen Überlieferung ihrer Väter das Heiligste ist. Was deutsche Arbeit dem Reich an Kulturwerten geschaffen hat, das läßt sich gar nicht genug abschätzen. Nach der Volkszählung von 1897 lebten in das europäische Rußland 1.719.000 Deutsche. Das ist bei einer Gesamtbevölkerung von 103 Millionen nur 1,6 Prozent; trotzdem aber bedeuten die Deutschen, wie Robert Dornier in seinem Buch über das Deutschtum im Rußland in einer anschaulichen Zusammenfassung ausgeführt, für die russische Kultur unendlich viel. Bis ins letzte Drittel des 19. Jahrhunderts reichte die deutsche Auswanderung in den Ostprovinzen zurück. Deutsche Schiffe trugen die deutschen Kaufleute an die Küste Sibiriens, und deutsche Missionare brachten hierher das Christentum. Deutsche Bienen und Schiffe blühten Holz ins Land, und die deutschen Herren waren in der Verwaltung die Hauptstützen des russischen Reiches. So bildet dort seit Jahrhunderten ein fernöstliches Deutschtum die Oberstufe der Bevölkerung, die selbstbewußt und stolz ihre nationale Eigenart trotz russischer Gewalttätigkeit und schroffer Unterdrückung aufrecht erhalten hat.

Nach in dem unter russischer Herrschaft stehenden Teile S o - l e n s waren schon im Mittelalter deutsche Kaufleute die wichtigsten Träger der Kultur; ihnen verdanken das städtische Leben und die Landwirtschaft ihren Ursprung. Freilich hat dann im darauffolgenden Lauf der polnischen Geschichte die slavische Rasse das alteingesessene deutsche Volkstum vielfach verdrängt; im 17. Jahrhundert aber siedelten sich von neuem Deutsche in Polen an, Flüchtlinge aus dem 30-jährigen Kriege; die sächsischen Kurfürsten führten als polnische Könige dem Lande deutsche Kräfte zu, und seit 1820 hat eine starke Auswanderung Deutscher in die Grenzgebiete russisch-Polen stattgefunden. Die gewalttätige Politik der Russifizierung hat dann freilich in Polen die Deutschen wieder zurückgedrängt. Während 1897 in Warschau noch 15.000 Deutsche wohnten, ist jetzt ihre Zahl auf etwa 10.000 herabgesunken. Die Hochburg des Deutschtums in Polen ist Lodz, das „russische Manchester“, von dessen 300.000 Einwohnern ein Drittel Deutsche sind; sie überwiegen in den höheren Schichten, im Kaufmanns- und Handwerkerstand und enthalten ein reges Kulturleben. Im Innern, dem eigentlichen Herzen Rußlands, begann die entscheidende Wirkung des deutschen Wesens unter Peter dem Großen, der als Söldner und Lehrling der Kultur eine große Anzahl von deutschen Offizieren, Gelehrten und Beamten nach Rußland zog.

Unter Katharina d. Gr. erfolgte dann eine umfassende Einwanderung der deutschen Bauern in die weiten wüsten Steppengebiete Südrußlands, die man den Tataren abgenommen hatte. Russische Agenten führten unter lockenden Versprechungen die deutschen Siedler an die Ufer der Wolga, ans Schwarze Meer, nach Bessarabien, in die Krim und den Kaukasus. Und allmählich haben diese Deutschen ihre kolonialisatorische Aufgabe erfüllt, haben hier ein fruchtbares Bauerntum emporgeführt, das noch heute in breiten Bogen in den Randgebieten der südlichen Hälfte Rußlands liegt und zahlreiche Tochterkolonien weit ins Land hinein ausgesiedelt hat. Deutsche Dörfer sind sogar weit ins asiatische Rußland hinein verpflanzt, nach Transkaukasien, Sibirien und Turkestan. Unzweifelhaft sind diese Leute geblieben und haben in ihren Großköttern, Bären- und Schneesolonien, von denen eine immer der anderen entspringt, das alte Volkstum mit aller Unabhängigkeit bewahrt, sind ein in sich geschlossener Fremdkörper innerhalb des Russentums mit deutschen Gebräuchen, Sitten und Dialecten. Im weitesten haben dem slavischen Kultur die deutschen Unternehmer, Kaufleute und Handwerker widerstanden, die zerstreut oder verdreht in den russischen Städten Aufnahme fanden. In Moskau sind die Deutschen seit dem 16. Jahrhundert heimisch, in Petersburg haben sie die Stadt mit begründet; doch macht sich hier seit einiger Zeit ein deutlicher Rückgang des Deutschtums bemerkbar. In Petersburg hat die Zahl der Deutschen, die 1897 46.000 betrug, abgenommen, und wenn hier noch in Dandel und Wiesenheit die Deutschen trotzdem eine große Rolle spielen, so ist die „Betrachtung“ in Moskau viel stärker fortgeschritten.

Mit allen Mitteln sucht man in Rußland das Deutschtum zu entrechten und zu unterdrücken. Die wilden Phantasien haben die „ederrussischen Leute“ an die deutsche Gefahr im eigenen Lande“ geknüpft und sogar in diesen feindlichen Kolonien unmittelbare deutsche Eroberungsabsichten entdeckt. Der harmlose Wen-

dung „deutsche Borspoken“, die gelegentlich für die Volksgenossen im Auslande gebraucht wird, lenkt man eine militärische Bedeutung bei, und weil auf deutschen Facten, die die ethnographische Beschreibung und Sachverhältnisse darstellen, die deutschen Bauern- anstellungen in Rußland mit derselben Farbe bezeichnet waren wie das sonstige deutsche Bohn- und Sprachgebiet, erklärte man, die Deutschen hätten diese Schiene auf der Karte schon für das Deutsche Reich angeteilt. Was für Ausgeburt eines fanatischen Hasses werden erst jetzt in diesen Kreisen herrschen!

Die Nordsee als deutsches Meer.

Nach der Nordsee sind jetzt aller Augen gerichtet, denn hier erwartet man die große Entscheidung zur See, in der zwei verwandte Völker ihre Kräfte messen werden. Wohl ist der Briten in der neueren Geschichte der ältere Seemann, der dem Deutschen in der Beherrschung der Meere um Jahrhunderte voraus ist. Aber wenn wir in eine fernere Vergangenheit zurückblenden, so können wir wohl behaupten, daß die uralte Seertätigkeit des Germanentums dem Bewohner der deutschen Erde nicht minder in Fleisch und Blut übergegangen ist als dem Angelsachsen, daß vor allem die Nordsee ein deutsches Meer ist, weil im Altertum und Mittelalter deutsche Stämme hier geherrscht haben. Die alten Germanen haben ihren Ruhm und ihre Geschicklichkeit zur See unter langandauernden Kämpfen mit den Römern ausgeübt und die Feinde mit blutigen Kämpfen und Leiden Schiffen wieder heimgesandt. So waren die Chaucen, die in der Gegend von Hamburg und Bremen lebten, nicht nur gute Fischer, sondern selbst „halbe Krieger“ und von den Römern als Seeräuber sehr gefürchtet. Sachsen, Franken und Angeln suchten die Küstenprovinzen des Römerreiches in festen Angriffen heim, und die Bataver stellten sich an der Maasmündung mit ihren eigenen und eroberten römischen Schiffen den Dreikönigen des Weltreiches in ihrem Freiheitskampf tapfer entgegen und siegten über die Flotte des Caisar, obwohl sie die Segel ihrer Schiffe in der Not zum Teil durch ausgespannte Mantel hatten schaffen müssen.

Das herrschende Seefahrervolk in der Nordsee wurden aber auf lange Zeit hin, wie Dr. Conrad Müller in seinem Werk „Germanische Meeresherren“ ausgeführt hat, die Friesen, ein altes See- und Fischervolk, echte Germanen in ihrer zähen Beharrlichkeit und fastbildigen Entschlossenheit. Von keinem andern Volk der Erde sind sie an Zuverlässigkeit auf dem Meere übertroffen worden. Wie stark ihre Phantasie von Schiffswesen und Bogenprall erfüllt ist, zeigt schon ihre Sagen- und Mythologie; auf dem Großen Wagen reiste man am Himmel Gott Wodan voran, am Polarstern sich festhaltend, der ihnen als nächstlicher Wegweiser galt, und in den Geschichten vom Riesenschiff Mannagall (die Welt) ist ihre ganze Welt und Heimat ab, denn Friesland ist das Verborgene, die Berge die Masten, die Wollen die Segel des ungeheuren Fahrzeuges, das so groß ist, daß der Kapitän Halb, der Alte, auf einem schnellen Pferde herumgaloppieren muß, um seine Fesseln auszuwickeln. Volk martiger Kraft erzählt die alte Friesensage vom König Karl, der dies Volk zwingen wollte, zwischen Knechtschaft oder Aussetzung in einem segellosen Schiff auf offener Meer zu wählen. Doch die Friesen wählten in ihrem Freiheitsdrange den sicheren Tod auf den wüsten Wellen und wurden nur durch ein Wunder gerettet, da Gott ihr Gebet erhörte und sie glücklich wieder an ihr Land brachte. Im 8. Jahrhundert hatten die Friesen die ganze Nordseeküste bis an den Rhein in ihrer Hand und trieben einen blühenden Handel, indem sie den Verkehr zwischen den Niederlanden und England sowie nach Dänemark vermittelten. Ihr wichtigster Hafen, woher der größte Teil des fränkischen Reiches im Norden, war Dorestad, jetzt Wal bij Damsche in der Provinz Utrecht. Hier liefen die drei wichtigsten Handelswege der Zeit zusammen: der Rheinschiffahrtsweg, der von Mainz an zwei große Handelsstraßen vereinigte, nämlich die lombardische, die von der Donau heranzog, und die lombardische, dann der englische Handelsweg und als dritter der skandinavische und holländische. So beförderten die Friesen die orien-

talischen Gewürze und Luxusstoffe, Wein und andere Artikel nach England hinüber und holten von dort die englische Rohwolle, aus der sie dann die berühmten weißen, grauen und saphirfarbenen Friesenmäntel woben. Unbeschränkt herrschten sie in der Nordsee in der Zeit zwischen Chlodwig und Karl dem Großen; erst im 9. Jahrhundert trat dann ein anderes Element in der Nordsee auf, das ihnen in erbitterten Kämpfen den Alleinbesitz streitig machte; es waren die skandinavischen Wikinger.

Festige Kriege entbrannten damals zwischen den fremden Seeherren, die auf ihren geschmeidigen, flinken Schiffen heranzogen, und den Friesen, die ihrer schwereren, wuchtigeren Art ihren besonderen Schiffstyp, die kurze, gedrungenen, mächtige „Stogge“ anwählten. So haben die Friesen auch als Schiffbaumeister Bedeutendes für die Entwicklung des Seeweins geleistet, denn diese in der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts bei den Friesen auftauchenden Koggen haben sich später zu einem der wichtigsten Schiffe entwickelt, das noch bei den Seefahrten der Hanse und der Niederländer eine große Rolle spielte. Die Geschwader, die damals in der Nordsee gegeneinander standen, waren schon gut gerüstet und genau gegliedert. Vielfach wurde gleichzeitig zu Lande und zu Wasser gekämpft; denn der Streit auf den Schiffen wurde auf dem Strande unmittelbar fortgesetzt und erforderte die gleichen Eigenschaften wie der Landkampf. Man tritt Schiff gegen Schiff, Mann gegen Mann; das Ziel war immer das Kammern, Entern und zuletzt Versenken der Feindeschiffe, die Gefangennahme oder Niedermelung der Besatzung. Da ging es wild her; „die Luft war von Pfeilen und Burksperren verdunkelt, der Dampf aus den Wunden bedeckte den Himmel wie eine Wolke“. Nun mußten die Friesen darauf achten, ihre heimische Küste gut zu schützen. Ein Strandwachdienst ward eingerichtet; aus Wachtürmen auf hohen Meeresklippen spähten die Wächter, ob am Horizont ein feindliches Segel sich zeigte. Auch Leuchtfeuer, Lotendienst, Seeschilder fehlten schon damals nicht. So hielten sich die Friesen in der Nordsee noch das ganze Mittelalter hindurch neben den Wikingern; in den Kreuzzügen waren ihre Flotten verheerend und von den Sarazenen besonders gefürchtet. Die Diktatoren galten als die wildesten und kampflustigsten Gesellen auf dem Meer; sie ließen sich auch von der inneren mächtigen ausblühenden Hanse nicht ganz unterdrücken, und nach dem Niedergang der Hanse im 16. Jahrhundert blieb der friesische Arm der einzige, der sich noch wehrhaft und kraftvoll von der deutschen Küste über die Nordsee redte. Der dreißigjährige Krieg ist dann freilich um Jahrhunderte hin das Grab aller deutschen Seegeltung gewesen, und erst die preussische Marine, die deutsche Flotte machte die Nordsee wieder zu einem deutschen Meer.

Aus Stadt und Land.

Gießen, 19. August 1914.

Beicht für Deutschland eine Seuchengefahr?

Welche bedeutsame Rolle die Seuchen, besonders Typhus und Ruhr, in allen Kriegen bisher gespielt haben, braucht hier nicht erst auszuführen zu werden. Die Opfer im südafrikanischen und im chinesischen Krieg sind noch in frischer Erinnerung. Es fragt sich, ob mittlerweile die Wissenschaft nicht Mittel und Wege gefunden hat, einem Ausbruch der Seuchengefahr mit Erfolg zu begegnen. Denn daß es in diesem Kriege genügend Einzelfälle an Typhus und Ruhr geben wird, darüber kann kein Zweifel bestehen. Diese Mittel und Wege zur Verhütung von Seucheninfektionen sind Gott sei Dank durch deutsche Forschungsarbeit gefunden. Gerade bei uns in Deutschland ist im Laufe der letzten 10 Jahre durch Robert Kochs Ideen ein Wandel der Dinge eingetreten, der uns jetzt mit volstem Vertrauen in die Zukunft blicken läßt. Unter Robert Kochs Regide hat das Reich vor etwa 11 Jahren eine verstärkte Seuchen-, besonders Typhusbekämpfung ins Leben gerufen, die eine Fülle von neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen zutage gefördert hat, Erkenntnisse, die für die Seuchenbekämpfung von allerhöchster Bedeutung geworden sind: neue, sicher arbeitende Methoden des Krankheitsnachweises sind gefunden worden, das Vorhandensein der sogenannten gefunden Bazillenträger ist festgestellt worden. Gerade diese Personen und die ganz leicht ver-

Wie groß waren die Heere in früherer Zeit?

Aus der alten und neuen Geschichte sind Kriegsbilderungen auf uns gekommen, in denen von gewaltigen Heeresmächten erzählt wird, die miteinander kämpften. In den Berberkriegen wie in den Kämpfen des Mittelalters ist da von Hunderttausenden, ja sogar von Millionen die Rede. Trotzdem kann mit Sicherheit gesagt werden, daß unsere heutigen Heereskräfte in der Vergangenheit nirgends ihresgleichen finden, daß sie vielmehr etwas ganz Neues darstellen. Die moderne Forschung, vor allem Hans Delbrück in seiner Geschichte der Kriegskunst, hat die Überlieferungen und Aufzeichnungen der alten Historiker und Chronisten auf das richtige Maß zurückgeführt und nachgewiesen, daß die Heere früher recht klein waren. Das gilt noch mehr als vom Altertum, wo das römische Weltreich über verhältnismäßig große Armeen verfügte, vom Mittelalter. In der Schlacht bei Hastings, wo angeblich viele Hunderttausende miteinander gekämpft haben sollen, zählte das normannische Heer weniger als 7000 Krieger, und die Schar Haralds war noch schwächer; sie betrug 5000 bis 6000 Mann. Die größten Heere, die überhaupt im Mittelalter aufgestellt wurden, waren die Kreuzungsheere; trotzdem kämpften selten mehr als 1200 Reiter und 8000 Krieger um das heilige Grab. Wenn die Chronisten von dem Heere, das Friedrich Barbarossa vor Mailand sammelte, erzählen, es sei mehrere Hunderttausend Mann stark gewesen, so kann man von dieser Zahl sicherlich drei Nullen streichen. In einer der allergrößten Schlachten des Mittelalters, in der von Courtenay, fanden im Hochstalle 10.000 Kämpfer auf jeder Seite. Die größte Armee, die das Mittelalter gesehen hat, war die, die Eduard III. 1347 bei Calais aufstellte; sie bestand aus 32.000 Mann, einer „für das Mittelalter unerhörten Kriegsmacht“. In der neueren Zeit sind zwar die Heere rasch angewachsen, aber sie lassen sich in nichts mit unsern Millionenheeren vergleichen. Wie Sombart in seinem Buch über „Krieg und Kapitalismus“ ausführt, betrug Frankreich unter Karl dem Siebenten 4500 Mann Kavallerie und 8000 Mann Infanterie. Franz I. stellte ein Heer von 15.000 Reitern und 50.000 Mann zu Fuß auf. Heinrich IV. verfügte über eine

Armee von 51.000 Mann und im 30-jährigen Kriege brachte Frankreich gegen 100.000 Mann auf die Beine. Die Heere Ludwigs XIV. sind dann zeitweilig sogar bis auf 400.000 Mann angewachsen, doch war das eine Ausnahme, die allgemeinen Erhaltung erreichte. Noch großartiger wuchs sich die Entwicklung des preussischen Heeres, dessen Zahl sich in den ersten Regierungsjahren des Kurfürsten Georg Wilhelm auf 120.000 Mann belief und dann auf 4650 anwuchs. Beim Tode des Großen Kurfürsten bestand das Heer aus 29.000 Mann, und beim Tode Friedrichs des Großen stellte es die für damalige Zeiten gewaltige Ziffer von 200.000 Mann dar, wovon 120.000 Mann Infanterie, 40.000 Mann Kavallerie, 10.000 Mann Artillerie und 30.000 Mann Gartruppen waren. Das Land, das 1688 bei einer Million Einwohner 30.000 Soldaten, 1740 bei 2.200.000 Einwohnern 80.000 Soldaten besessen hatte, stellte nun bei 5.400.000 Einwohnern 200.000 Mann auf. Unter den europäischen Staaten besaß in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts Österreich das größte Heer mit 297.000 Mann im Frieden und 363.000 im Kriege; Rußland besaß 224.000 Mann regulärer Truppen; nach Preußen kam an vierter Stelle Frankreich mit 182.000 Mann, dann kam Spanien mit 85.000 Mann, Dänemark und Norwegen mit 74.000 Mann, Schweden verfügte über 47.000 Mann, die vereinigten Niederlande über 36.000, Großbritannien über 21.000 Mann.

— Als Väter der Begründer der modernen Seefahrtsgeschichte. Die Forschungen spielen auch diesmal eine große Rolle im Kriege; sie lassen vermöge ihrer unermesslichen Tragweite das Heerleben. Wir haben heute das Gefühl dafür verloren, daß diese Formen des Kriegsbauens etwas mit Kunst zu tun haben; das Seefahrtswesen erscheint uns vielmehr als eine technische Wissenschaft. Und doch ist der Begründer des neuen Seefahrtswesens ein großer Künstler gewesen, dessen Bedeutung als Kriegsbauingenieur gar nicht unterschätzt werden kann. Die Väter des Krieges war es auch Väter ein Universalgenie; er beschäftigte sich mit allerlei wissenschaftlichen Untersuchungen und war so als der erste Sachverständiger, der nach denen des Altertums über den Seefahrtswesen geschrieben hat, 1527 zu Nürnberg ein Werk „Einfacher Unterricht zur Seefahrt der Städte, Schiffe und Häfen“ erschienen lassen. Die Major Neufahrt in seiner Geschichte

des modernen Seefahrtswesens ausführt, ist der Meister dadurch zum Begründer der wissenschaftlichen Seefahrtsgeschichte geworden, in dessen Arbeiten sich die Kräfte und Tugenden fast aller späteren großen Seefahrer über den Festmarsch finden. Väter der Seefahrt die aus den Tüchern entstandenen Rundsche zu Balken um, den Vorfahren der modernen Seemannen, brachte sie in Zusammenhang mit den Ballisten und lenkte sie doch schließlich von ihnen ab, wodurch sie selbständige Geschöpfe von großer Seefahrtsgeschichte wurden. Seine „Zukunftseinführung“ zeigt schon in großer Sollenheit die „ausstehenden Streichschoten“, von denen ein besonders wirksames Neuseeferzeugnis möglich war. Diese Schöpfung ist dann später benutzt oder umgewandelt von dem französischen Seefahrtsgenieur Montalembert übernommen und um zum besonderen Ruhme und Verdienst angereichert worden. Vor dem Hauptgelenk ordnete Väter einen zweiten niedrigeren Ball an, der dem Runderwerk des Hauptmastes als „Mantel“ größeren Schutz verleihe sollte. Diese Einrichtung tauchte später in den Seefahrtswesen Friedrichs des Großen wieder auf, und ebenso sind die Grundzüge der Väterlichen Seefahrtsgeschichte von der neuverwirklichten Polygonalseefahrt übernommen worden. Überwiegend modern waren besonders die gewaltigen bombenartigen Geschosse an, die der große Vater mit vornehmendem Blick zur Unterbrechung und Deckung von Menschen und Material schuf. Die baulichen Einzelheiten seiner Mauer und Zinnen, seiner Geschütze und Schornen, vor allem die Unfallgeschichten des Runderwerks und die Wundgeschichten seiner Seemannen sind bewundernswert geistvoll und lässig erzählt. All dies gestaltete Väter ohne irgendwelche Kriegserfahrungen und ohne daß ihm je Gelegenheit geboten wurde, diese „Einführung seiner Phantasie“ in die Wirklichkeit umzusetzen. Gerade die Geistesfreiheit seiner Entwürfe, die Mächtigste der Runderbauten, die das „Runderwerk des Meeres“ ersah, waren so unendlich und ihrer Zeit so voraus, daß niemand ihren Wert begriff. Indem schaffte die Wirklichkeit seiner Pläne lange Zeit von einer Auslieferung ab, und so konnte es geschehen, daß seine Vorschläge und Entwürfe fast drei Jahrhunderte hindurch unberührt liegen blieben, bis endlich die Zeit für sie reif geworden war.

— Wie Saren sich amüsieren. Vom Jaren Rik- fang I. erzählt ein englisches Blatt eine charakteristische Anekdote. Die zeigt, wie russische Seefahrer das Leben ihrer Unterthanen bewachten. Auf einer Reise erfuhr der Jar auf der Bohrtarion, daß der Weg zur nächsten Station infolge schlechter Beschaffenheit der Straße sehr anstrengend sei und mehrere Stunden erfordere; es führte jedoch ein Fußweg durch den Wald, durch den man schneller und bequemer das Ziel erreiche. Der Jar beschloß,

Großherzogliches Polizeiamt Gießen.
Dennerde,