

unserer Geschichte war der Adel mächtiger, niemals schädlicher für das Leben der Nation. Der Fürstenstand vergaß seine alte landesväterliche Sorgsamkeit, seit das gleißende Vorbild des bourbonischen Königthums den kleinen Herren den Sinn bethörte. Die größeren Höfe mißbrauchen das neu erworbene Recht der Bündnisse, drängen sich vorlaut, vielgeschäftig ein in die Händel der europäischen Mächte, bilden glänzende Armeen mit Marschällen und Generalen, und glücklich wer einen Admiral zu halten vermag wie der pfälzische Kurfürst auf seinen Rhein-Zollschiffen. Alle, die großen wie die kleinen, wetteifern in prahlerischer Pracht mit dem großen Ludwig; das ärmste Land Westeuropas überstrahlt bald alle Nachbarn durch die Anzahl seiner prunkenden Fürstenschlösser. Kein Reichsgraf, der sich nicht sein Versailles, sein Trianon erbaute; im Schloßgarten von Weikersheim bewachen die Standbilder der Welteroberer Minus, Cyrus, Alexander und Caesar den Eingang zu dem Herrschersitze des Hohenlohischen Reiches. Der deutsche Kleinfürst fand weder in dem Pflichtgeföhle der Monarchie noch in der Standesgesinnung eines politischen Adels einen sittlichen Halt; Mancher empfand voll Unmuth den Fluch eines zwecklos leeren Daseins, Mancher vertobte seine Kraft in frecher Unzucht und grausamen Sultanslaunen.

Für ein Zusammenwirken des Adels mit dem Bürgerthum, für ein englisches Unterhaus bot der alte deutsche Staat keinen Raum. Der Städtebund der Hanse war zerfallen seit die geeinte nationale Macht der Völker des Westens die beiden Indien erobert hatte; jene glorreiche Flagge, die im Mittelalter auf allen nordischen Meeren herrschte, ließ sich kaum mehr blicken in dem neuen transatlantischen Verkehre. Die Nation ward dem Meere so fremd, wie ihr Kaiserhaus. Unter allen Schriftstellern unseres achtzehnten Jahrhunderts ist nur Einer, der Seelust geathmet hat und die befreiende Macht des völkerverbindenden Handels zu schätzen weiß: Justus Möser. Wie ein Hohn klang in der stockigen Luft dieses binnenländischen Stilllebens der frohe Schifferspruch, der noch am Hause Seefahrt in Bremen zu lesen stand: *navigare necesse est, vivere non necesse*. Englische und holländische Schiffe führten die Waaren der Colonien zur Elbe und den Rhein hinauf: fast allein mit seiner Leinwand und seinen Metallwaaren beschickte der deutsche Gewerbesleiß noch den Weltmarkt. Keine der altberühmten Städte des Reichs vermochte ihre historische Größe zu behaupten; die Trabe verödete, der oberländische Handel verfiel, die Lübecker Baugeschichte endete mit der Gothik, die Augsburger mit dem Zeitalter der Renaissance. Nur an einigen jüngeren Handelsplätzen, in Hamburg und Leipzig sammelte sich wieder langsam ein neuer Verkehr. Die alten Reichsstädte verschlossen sich still hinter ihren Wällen, ängstlich das Stadtrecht und den Zunftbrauch hütend, kleinklaut auf den Reichstagen, voll Mißtrauens gegen die ausgreifende Gewalt der fürstlichen Nachbarn ringsum; aus langen Jahrzehnten meldet kaum eine dürstige Kunde, daß diese stolzen Communen noch lebten. Und da auch in dem bedienten-