

Wissen ist Macht

Wöchentliche Beilage der Oberhessischen Volkszeitung

Nummer 16

Dienstag, den 21. April 1914

3. Jahrgang

Die Notwendigkeit der geistigen Bildung der Arbeiterklasse.

Von Dr. Max Poensgen-Alberty.

Um sich die Gebiete und Werte des geistigen Lebens erschließen zu können, dazu gehört zweierlei: die nötige Muße und das nötige Geld. Weil die Herrschenden und Besitzenden beides haben, können sie sich alles Wissenswerte aneignen, alles Künstlerische genießen. Bei ihnen bedarf es nur des Willens, den freilich bei weitem nicht alle haben. Beim Arbeiter aber genügt der bloße Wille nicht. Ihm fehlt die zu jeder Aufnahme wissenschaftlichen Stoffes, zu jedem künstlerischen Genießen so unerläßliche Muße. Wenn er, meist erst nach überlanger Arbeitszeit, dazu kommt, für seine geistige Ausbildung etwas tun zu können, bringt er nur selten zu den Stätten der Bildung jene gesammelte Stimmung mit, die Vorbedingung zu nutzbringender Aufnahme ist, und deren er um so mehr bedarf, als ihm bei seiner ganz unzulänglichen Vorbildung häufig selbst die elementarsten Voraussetzungen zum Verständnis fehlen.

So könnte es angesichts des gegenwärtigen sozialen und geistigen Stands von vornherein als ein vergebliches Beginnen erscheinen, dem Arbeiter die großen Gebiete der geistigen Kultur zu erschließen. Wenn aber trotzdem die Ueberzeugung von der Notwendigkeit der Ausbreitung von Bildung in den Kreisen der Arbeiterschaft sich von Tag zu Tag mehr verstärkt, wenn seit einigen Jahren die Partei zur Schaffung eigener Bildungsorganisationen gelangt ist, allüberall provinzielle und lokale Bildungsausschüsse entstehen, so sind es bittere Notwendigkeiten, die dazu getrieben haben.

Die ersten Jahrzehnte der Arbeiterbewegung mußten sich naturgemäß darauf beschränken, aus dem Arbeiter einen gewerkschaftlichen und politischen Kämpfer zu bilden, ihm das Bewußtsein seiner Klassenlage und damit das Gefühl für die Notwendigkeit solidarischen Zusammenschlusses einzuprägen. Das ist heute bei der großen Mehrzahl des modernen Industrieproletariats erreicht. Der klassenbewußte Arbeiter fühlt sich stolz als ein Glied der großen Gemeinschaft der modernen Arbeiterbewegung. Aber daneben soll er nicht vergessen, daß er auch ein Individuum, eine Persönlichkeit für sich ist, eine Persönlichkeit mit einem eigenen Innenleben, eigenen materiellen und geistigen Bedürfnissen. Er soll mit einem Wort sich als Kulturwesen, als Mitglied einer großen Kulturgemeinschaft empfinden, von der er unendlich viel empfängt und für die mitzuarbeiten seine Aufgabe ist. Ein Kulturwesen, dieses Namens würdig ist aber nur der, der an den großen Gütern des geistigen Lebens lebendigen Anteil nimmt.

Und wenn wir weiter die heutige, auf dem Prinzip der Arbeitsteilung beruhende Arbeit des modernen Industriearbeiters in ihrem Einfluß auf das geistige Sein des Arbeiters betrachten, so ergibt sich die erschreckende Tatsache, daß diese Arbeit in ihrem Einerlei, in ihrer mechanischen Art, die dem Arbeiter in vielen Fällen nur eine rein maschinelle Funktion zuweist, sein geistiges Leben öde und leer ist, daß diese Arbeit in ihrem offensiblen Mangel an jeder Berufs- und Erfolgssfreude keinen ständigen fließenden Quell geistiger Neubebung bedeutet. Aber es liegt auf der Hand, daß jedes Organ des menschlichen Körpers, dessen Tätigkeit nicht immer wieder in Anspruch genommen wird, notwendig verkümmern muß. Und wenn man diesen unaufhaltsam fortschreitenden

Prozess der Entgeistigung und Fremdosmachung der Arbeit sich von Generation zu Generation fortgesetzt denkt, so folgt daraus in der Tat die für unser Volk und unsere Kultur immer bedrohlicher sich erhebende Gefahr einer geistigen Entartung, einer intellektuellen Degeneration. Diese Gefahr mit energischer Gegenwirkung zu beschwören, ist eine dringende Aufgabe. Gewiß — und darin liegt ja ein gewaltiges Kulturverdienst der Arbeiterbewegung — haben politische und gewerkschaftliche Schulung der Arbeiterklasse gerade nach dieser Richtung ungemein segensreich gewirkt, indem sie dem Arbeiter, der an ihr sich lebensvoll beteiligte, einen über seine Einzeleristenz hinausweisenden Lebensinhalt gaben, ihm damit eine Kulturarbeit übertrugen, bei der er Freude und Erfolg finden konnte, eine Arbeit, die ein Gegengewicht zur Lede seiner Berufstätigkeit darstellte. Ob das allein aber genügt? Ob nicht eine systematische Schulung seiner geistigen Fähigkeiten, verbunden mit einer Erweiterung seines Gesichtskreises, als notwendige Ergänzung hinzutreten muß? Diese Frage ist wohl notwendig zu bejahen. Erreicht wird diese Aufgabe einmal durch wissenschaftliche Bildung, bei der natürlich in allererster Linie darauf gesehen werden muß, dem Arbeiter die ihm speziell notwendigen, seinen ganz eigenartigen geistigen Bedürfnissen entsprechenden Waffen des Wissens zu schmieden. Bei aller Bildungsarbeit gilt es, stets das Hauptziel im Auge zu behalten, den Arbeiter immer befähigter zu machen, sich seinen Anteil an den materiellen und geistigen Kulturgütern zu erkämpfen. Das ist ja gerade im Hinblick auf die Erfüllung der ihm gesetzten Kulturmission, auf den Emanzipationskampf seiner Klasse so unendlich wertvoll. Denn in diesem Kampfe entscheiden nicht allein und nicht in erster Linie die Häufte, in diesem Kampfe fällt auch die geistige Schulung und die geistige Ueberlegenheit stark in die Waagschale. Neben der wissenschaftlichen Schulung darf aber auch die künstlerische nicht vernachlässigt werden. Es ist ja schließlich nicht viel mit einer Verkürzung der Arbeitszeit erreicht, wenn nicht wenigstens ein Teil der Ruhestunden mit wertvollen Dingen ausgefüllt wird. Die Arbeit verleiht einem jeden Menschen einen gewissen Adel, und es muß darauf hingestrebt werden, daß nicht eine tiefe Kluft gähne zwischen dem Adel der Arbeit und der Lede und Seichtheit unserer Ruhestunden. Kein Mensch wird harmlose Vergnügungen verpönnen wollen. Wir sind keine Philister. Aber ein Teil der für jeden Menschen als Gegengewicht zur Arbeit gewiß notwendigen Zerstreuungen soll in edlen, den Menschen über den Alltag hinausgehenden Vergnügungen gesucht werden, das allein die Kunst zu verleihen vermag.

Und weiter: Es wird der Zeitpunkt kommen, wo die Arbeiterschaft vermöge ihrer Macht und ihrer Bedeutung im Produktionsprozeß zum ausschlaggebenden Faktor des öffentlichen Lebens werden wird. Soll dann unsere gesamte Kultur, das in Jahrtausenden angeammelte reiche geistige Erbe der Menschheit nicht Gefahr laufen, so ist es notwendig, daß die Arbeiterschaft bis zum Zeitpunkt der Besitzergreifung der politischen Macht ein tiefes Verständnis gewonnen hat für die Werte des geistigen Lebens, daß sie von der Bedeutung der Aufgabe durchdrungen ist, Hüterin und Mehrerin dieses Kulturerbes zu sein, daß sie danach trachten muß, vom Boden ihrer Weltanschauung aus, auf den Ueberlieferungen sicher fußend, zu neuen Inhalten und Formen in wissenschaftlichen und künstlerischen Werken fortzuschreiten. Wäre sie

nicht so weit, so könnte in der Tat die Gefahr, die unsere Gegner vom Herrschaftsantritt des Proletariats für die geistige Kultur prophezeien, zur Wahrheit werden, und der weiteren Kulturentwicklung schwerer Schaden drohen. Der Glaube, daß mit dem Anfall der Macht das Verständnis für kulturelle Werte sich von selbst einstellen werde, ist zweifellos falsch. Auch hier muß, genau wie auf den Gebieten der Wirtschaft und Politik, wie in den Fragen der Heranbildung eines geeigneten Verwaltungskörpers, vorgearbeitet werden, um wenigstens das Eine mit Sicherheit zu erreichen: ein volles Verständnis dafür, daß neben den wirtschaftlichen und politischen Gebieten und Zielen auch weite Gebiete geistiger Kultur zur Arbeit laden, denen die gleiche Bedeutung und Wichtigkeit wie jenen anderen innewohnt.

Endlich liegt aber in dem Vertrautwerden mit den geistigen Werten des Lebens auch eine ungeheure agitatorische Bedeutung. Mag der einzelne dies und jenes, was er beim ersten Versuch, sich geistig zu bilden, hört, nicht verstehen, mag er nicht sogleich ein inneres Verhältnis zu dem Vorgetragenen gewinnen, es genügt, wenn er zunächst eine sichere Ueberzeugung mit nach Hause trägt: daß ihm außer seinem Anteil an den materiellen Gütern dieser Erde auch andersartige geistige Güter freventlich vorenthalten werden, daß die kapitalistische Gesellschaft ihn auch geistig am Hungertuche nagen läßt.

Und endlich vergesse man eines nicht. Es gibt schon heute eine große Anzahl von Arbeitern — wenn sie begreiflicher Weise auch die Minderheit bilden —, denen durch besondere Anlegen, durch einen starken Trieb nach Erkenntnis oder durch ein tiefes Verlangen nach Schönheit die geistige Schulung, die Anteilnahme an wissenschaftlichen und künstlerischen Dingen zum wesentlichen Lebensbedürfnis geworden ist, denen das Leben öde und inhaltlos erscheint ohne eine Befriedigung dieses beherrschenden Verlangens. Es wäre Pflichtvergeßlichkeit, wollte man jetzt, wo diese Frage erkannt ist, wo der Partei und den Gewerkschaften nach Erfüllung drängender Aufgaben Zeit geworden ist, diese Bedürfnisse stillen zu können, nicht mit aller Energie auch zur Lösung dieser ernstesten Aufgaben auf dem Gebiet der Bildung schreiten. Darum darf uns auch die Gleichgültigkeit und der sehr erklärliche Verständnismangel breiter Massen nicht zurückschrecken. Was auf politischem, gewerkschaftlichem und genossenschaftlichem Gebiete möglich war, muß auch in dem neu entstandenen Wirkenskreis der modernen Arbeiterbewegung auf dem Bildungsgebiet, durchgefochten werden — allen äußeren und inneren Widerständen zum Trotz. Und auf je breitere Basis wir eine Arbeit stellen, je umfassender wir die Bedürfnisse der Masse berücksichtigen, um so fester verankern wir die sozialistische Bewegung in der Seele des Volkes.

Freilich: eine Bedingung muß erfüllt werden. In unsere Bildungsarbeit muß erfüllt und getragen werden vom Geist, der in der modernen Arbeiterbewegung lebendig ist. Jeder einzelne, der sich in den Dienst dieser Sache stellt, muß Anhänger der Arbeiterbewegung, muß des sozialistischen Geistes voll sein.

Verkehrstechnische Umschau.

Gigantische Lokomotiven in der neuen und der alten Welt — 2000 Pferde an einem Zügel — 130 Kilometer mit der Eisenbahn übers Meer — Der Dieselmotor als Konkurrent der elektrischen Bahnzentrale — der gute alte Akkumulatormotor wieder modern — Die höchste Bahn im Reiche — Der Motoromnibus als Zubringer — Mit Schnellzugsgeschwindigkeit auf dem Meere — Das größte Schiff — auf wie lange?

Daß unsere Zeit im Zeichen des Verkehrs steht, kann man auf allen Gebieten beobachten. Besonders die Technik, die den täglich anstürmenden Wünschen Genüge tun soll, kann ein Lied davon singen. Würde sie auf ihren Vorbeeren andrücken wollen, allein schon durch den Verkehr erhielt sie immer neue Antriebe. Aber auch umgekehrt erhält der Verkehr durch die unter sich konkurrierenden Einzelgebiete der Technik, die um die Aufträge aus den Verkehrsbedürfnissen buhlen, gewaltigen Anreiz zu weiterem Fortschreiten. Das Austausch immer neuer Erfindungen läßt die Verkehrseinrichtungen nicht in Ruhe. So wachsen die Anforderungen des Eisenbahnverkehrs an die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven so enorm, daß die Dampflokomotivtechnik alle Mühe hat, ihnen auch nur einigermaßen gerecht zu werden. Zuerst trat das

in Amerika hervor, wo ja die langen Strecken der großen Pacificbahnen und die Geländeschwierigkeiten besondere Vorkehrungen erforderten. Vor einigen Jahren hat man dort schon Lokomotiven mit Abmessungen gebaut, die geradezu fabelhaft sind. Die berühmten Mallet-Lokomotiven, deren eine ganze Anzahl im Betriebe laufen, haben Längen bis zu 23 Meter ohne und 32 Meter mit Tender. Die Güterzuglokomotiven, die schwersten von ihnen, wiegen bis zu 316 Tonnen. Sie führen bis zu 50 Kubikmeter Wasser und 18 Kubikmeter Kohöl für die Feuerung im Tender mit. Die Wasserdampfung bei ihnen beträgt 15 Tonnen in der Stunde. In diesen Tagen sind auch diese Ungetümme noch durch eine Maschine mit Triebender überboten worden, die für einzelne kurze Bergstrecken Verwendung finden sollen. Vier große Tenderachsen werden noch durch zwei Niederdruckzylinder angetrieben. Diese Maschine, die natürlich wie alle diese Riesen automatisch gefeuert werden, hat ein Dienstgewicht von 372 Tonnen; ihre Zugkraft beträgt 46½ Tonnen.

Solche Riesenmaschinen können wir hierzulande nicht gebrauchen. Dennoch hat kürzlich die bayerische Staatsbahn für den Dienst auf den Strecken Laufach-Deigenbrüden (Würzburg-Kraffenburg), Probstzella-Steinbach und Rothentirchen-Steinbach, wo die großen Steigungen von einem Meter auf 40 Meter (1:40) mit sehr schweren Zügen zu überwinden sind, gewaltige Lokomotiven beschafft, die die Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München gebaut hat. Diese Maschinen sind, über die Puffer gemessen, 17½ Meter lang. Die acht Axen werden zu je vier von je zwei Dampfzylindern angetrieben. Das Gewicht einer solchen Maschine ist 122½ Tonnen. Um zu zeigen, welche Steigerungen in den Lokomotivabmessungen in den letzten dreißig Jahren eingetreten sind, seien die Maße dieser großen Maschine mit denen der Schiebelokomotive von 1880 zusammengehalten. Die Länge der alten Maschine ist um ein Drittel der neuen, das Dienstgewicht (einschließlich Wasser und Kohle) ist von 17,4 Tonnen auf 122,5 Tonnen angewachsen; ebendem genügen 600 Kilogramm Kohlen und 1,8 Kubikmeter Wasser, jetzt werden 4000 Kilogramm Kohlen und 11 Kubikmeter Wasser mitgeführt. Die Heißfläche ist auf das Elfache, die Zugkraft auf das Siebenfache gestiegen.

Noch gewaltigere Leistungen als in die Dampflokomotiven verlegt man neuerdings in die elektrischen. So wurden für das Ein- und Ausschleppen der großen Züge nach und aus Newport kürzlich Maschinen in Dienst gestellt, die 2000 Pferdestärken leisten. Die Länge der Lokomotiven beträgt über die Puffer gemessen 17,8 Meter; sie wiegen 100 Tonnen. Die Lokomotiven werden mit 600-voltigem Gleichstrom gespeist, der auf acht Elektromotoren geleitet wird. Diese ergeben insgesamt bei künstlicher Kühlung dauernd 2000 Pferdestärken, eine Stunde lang aber können sie mit 2000 Pferdestärken beansprucht werden. 2000 Pferdestärken in einer einzigen Lokomotive, die auf einen Hebelgriff gehorcht, dirigiert und gesteuert werden können!

130 Kilometer mit der Eisenbahn übers Meer wird man auf der neuen Eisenbahnfähre fahren können, die von dem südlichsten Eisenbahnpunkt der Vereinigten Staaten nach Kuba führt. Es dürfte bekannt sein, daß dieser südlichste Punkt eine der merkwürdigsten Eisenbahnstrecken darstellt, die es gibt. Die Bahn fährt nämlich von dem Kontinent über die Florida Keys, einer Inselkette, die der Halbinsel Florida vorgelagert ist. Auf Florida führt die Bahn längs der atlantischen Küste entlang und geht dann mittels Viadukte über die zahlreichen kleinen Inseln hinweg. Die Viadukte verbinden die einzelnen Inseln und sind im Meer gegründet, das dort sehr flach ist (durchschnittlich 5 Meter tief). Diese merkwürdige Meerstraße ist etwa 200 Kilometer lang; sie endet auf Key West. Dort werden die Eisenbahnwagen auf eine Fähre gesetzt, die 107 Meter lang ist. Sie bringt die Züge nach Havana auf Kuba. Der Weg der Fähre beträgt 130 Kilometer und wird die längste Strecke sein, auf der Eisenbahnwagen mit Hilfe einer Fähre über das Meer befördert werden. Sehr beachtenswerte Erfolge hat eine schwedische Firma mit einem Eisenbahnmotorwagen erzielt, den sie mit einer Dieselmachine und elektrischer Kraftübertragung ausrüstete und der ein neues Betriebsmittel in den Eisenbahnverkehr einführt. Als Motor dient eine Dieselmachine, die bei 700 Umläufen in der Minute 75 Pferdestärken leistet. Sie ist mit einer 50 KW-Gleichstromdynamo gekuppelt, die zwei 30pferdige Elektromotoren speist, welche mittels einfachem Vorgelege auf die Axen wirken. Durch Aenderung der Umlaufzahl der Dieselmachine wird der Kraftbedarf dem Betriebe angepaßt. Man kann mit dem Motorwagen kleine Züge mit bis zu drei Anhängern zusammenstellen. Die Proberundfahrt mit einem solchen Wagen hat die besten Ergebnisse gezeigt und bewiesen, wie anpassungsfähig das Gefährt auf den verschiedenartigsten Bahnstrecken ist. Es ist nicht ausgeschlossen, daß man noch im letzten Moment von der vielfach geplanten Elektrifizierung der Bahnen absteht und die Einführung und Bewährung der Dieselmachine im Eisenbahnverkehr abwartet.

Auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen erobert sich der Akkumulatormotor steigende Verwendung. Die Praxis hat zu einer wesentlichen Leistungssteigerung der verwendbaren Akkumulatoren geführt, so daß die Fahrstrecke der Motorwagen ohne Aufladung sich erheblich vergrößert hat. Man hat jetzt den Fahrbereich auf 130 Kilometer erhöht, so daß die neueren Wagen einen wesentlich größeren Aktionsradius besitzen. Seit 1912 hat die Bahnverwaltung 20 Wagen für 130 Kilometer und 23 für 180 Kilometer Fahrbereich beschafft. Auch das ist noch erheblicher Steigerung fähig, denn die Wagen können nach den zulässigen Abdrücken noch größere Lasten aufnehmen, so daß sich größere Akkumulatorenbatterien einbauen lassen. Die leistungsfähigsten Wagen werden als kurze

kuppelte Dreifachwagen entweder für 118 Fahrgäste sowie Gepäck- und Postbeförderung oder für 187 Fahrgäste ausgeführt. Eine Steigerung des Fahrbereiches ist dadurch zu erreichen, daß Zwischenladungen vorgenommen werden, eine noch weitere durch Verwendung leichterer Gitterbatterien statt der bisher benutzten Oberflächenbatterien. Bei diesen werden allerdings die Unterhaltskosten größer und die Lebensdauer geringer. Inwieweit sich durch die Verwendung der neuen Edisonakkumulatoren eine Verbesserung wird bewirken lassen, ist noch nicht zu übersehen. Beide Wege sind neuerdings beschritten worden und die Praxis soll die Entscheidung bringen.

Der Plan einer Bahn auf die Zugspitze, die von Garmisch-Partenkirchen ausgehen, über Eibsee zunächst bis zum Platt geführt werden soll, ist genehmigt worden. Der geplante Bahnbau geht von Münchener Unternehmern aus, die sich die Unterstützung namhafter Schweizerischer Fachleute gesichert haben; denn die in Aussicht genommene Streckenführung bildet wegen des steilen Bergabhangs nach dem Eibsee große Schwierigkeiten. Die Hauptpunkte der Bahn liegen in folgenden Höhen: Garmisch-Partenkirchen 700 Meter, Eibsee 872 Meter, Platt 2320 Meter. Zwischen Eibsee und dem Platt ist eine Bahnrab- oder Seilbahn und die Anlage eines 2250 Meter langen Tunnels erforderlich. Diese Strecke soll in zwei Jahren fertiggestellt sein. Die Schlußstrecke auf den 2964 Meter über dem Meeresspiegel gelegenen Gipfel, die durch einen etwa 2400 Meter langen Tunnel geht, soll erst später in Angriff genommen werden.

Die Bayern, so behnt auch Sachsen sein Netz von Motoromnibuslinien stark aus. Es werden Motoromnibusse von 5 Tonnen Gewicht in Dienst gestellt, die 18 bis 21 Sitzplätze haben. Manche führen auch Anhänger mit. Der Fahrpreis beträgt einheitlich 5 Pfennige auf das Kilometer.

Geschwindigkeit ist heutzutage die Parole, der alles gilt. Auch in der Schifffahrt haben wir uns an große Schnelligkeiten gewöhnt und soweit Gleitboote in Betracht kommen, sogar an fabelhafte. Aber wie große Schnelligkeiten im Wasser selbst erreicht werden können, zeigt das Beispiel des russischen Torpedojägers „Novik“. Das Schiff ist nach den Plänen der Vulkanwerke auf einer russischen Werft erbaut worden; es hat 1400 Tonnen Wasserverdrängung und erreichte bei der Abnahmefahrt in Swinemünde eine mittlere Geschwindigkeit von 37 und eine höchste Geschwindigkeit von 37,3 Knoten. Das entspricht einer kilometrischen Geschwindigkeit von 69 in der Stunde, also Schnellzuggeschwindigkeit. Damit hat es sich als das schnellste Schiff erwiesen, das es jetzt gibt. Allerdings ist die auf ihm konzentrierte Maschinenleistung enorm. Die AEG-Dieselmotoren waren für 36 000 Pferdestärken berechnet, ergaben aber bei 37,3 Knoten Geschwindigkeit über 40 000 Pferdestärken Ausleistung. Bei solchen Geschwindigkeiten nehmen die Zusammenstoßgefahren selbstverständlich unübersehbare Größe an.

Der Ruhm des „Imperator“ und des „Vaterland“ soll nur kurz sein, denn schon hat die unglückselige White Star-Linie ein Schiff im Bau, das alle vorhandenen übertrifft. Sie baut einen Schnelldampfer „Britannic“, der schon vom Stapel lief, welcher bei 274 Meter Länge und 28,8 Meter Breite rund 53 000 Tonnen Wasserverdrängung besitzet wird. An den Seiten wird er 19,5 Meter hoch sein; sein Tiefgang beträgt 10,4 Meter. Seine Maschinenkraft von 34 000 Pferdestärken wird ihm allerdings nur 21 Knoten Geschwindigkeit erteilen, womit der Dampfer hinter anderen zurückbleibt. Trotzdem wird er ein modernes Schiff sein, das 4500 Menschen an Bord nehmen kann; 3529 Passagiere und 950 Mann Besatzung haben darauf Platz.

Alkohol und Kunst.

Man kann die Wechselbeziehungen und Wechselwirkungen von Alkohol und Kunst auf mehrfache Weise ansehen. Am nächsten liegt wohl die Frage, wie die Trinksitten als Stoffe und Motive von den Künstlern verwandt worden sind. Einer vergleichenden Betrachtung würde sich da die Tatsache anschließen, daß die Dichter den Weingenuß als solchen durchaus nicht immer „verherrlicht“ haben; viel öfter sind Trinksitten Mittel zur Charakterisierung von Personen oder Ständen, z. B. im Faust: Auerbachs Keller, oder sie haben eine motivierende Aufgabe, z. B. in Schillers Wallensteintragödie, wo der Betrug der Unterschriftenammlung nur durch die Berausung der Geister möglich wird, die der Alkohol besorgt (es steht in dieser Szene auch das treffliche Wort: „Der Wein erfindet nichts, er schwächt nur aus“); und noch öfter werden Trinksitten rein um der schönen Geste willen, die mit dem Trunk aus goldnem Pokale verbunden ist, oder als symbolischer Ausdruck von schön-menschlichen Gefühlen, als Verkörperung hoher Gedanken von den Dichtern erfunden — ein Beispiel ist Goethes Gedicht: Der Sängler. Eine zweite Wendung unseres Themas könnte auf eine Betrachtung und ästhetische Würdigung der Trinksitten abzielen, vielleicht wird sie einmal später, wenn die Mensch-

lichkeit den Alkoholismus unter die Kuriositäten der Weltgeschichte rechnet, einem Kulturforscher zu tun geben. Drittens ließe sich darüber nachdenken, wie von der Kunst her und im Bunde mit der Kunst ein Ersatz für die Symbolik des Trunks oder zum wenigsten eine Mäßigung und Verschönerung der Trinksitten zu bewirken sei. Ein Thema für erfinderiiche Köpfe, für Leute, die begriffen haben, daß man die Menschen mit viel mehr Aussicht auf Erfolg durch das Schöne als durch eiserne Moralbegriffe vom Uebel zum Guten führt, und daß man, wo man der Menschheit Jahrtausende alte Gebräuche nimmt, ihr dafür anderes, Höherwertiges bieten muß. Ich greife aus der Fülle der hier möglichen Erwägungen nur diese eine heraus. Mir scheint es eine nüchterne und oberflächliche Einschätzung des Menschenwesens, den Alkoholismus, in welcher Form er sich zeige, ist gleichgültig, nur durch soziale Verhältnisse, durch materielle Genußfreude, durch die Macht der Sitte erklären zu wollen. Dem uralten Gang zum Trunk im Menschengeschlecht muß doch etwas allen Menschen und allen Zeiten Gemeinsames zugrunde liegen. Dies Gemeinsame ist die Freude am Rausch: der Mensch hat, im Zustande der Not wie im Zustande gehobener Freude, das Bedürfnis, über sich selbst hinaus gehoben zu werden, den Trieb zur Exaltation und zur Ekstase. Der Rausch, den der Alkohol erzeugt, ist der billigste, der allen erreichbare. Aber es gibt noch andere Rauschzustände — vor allem gibt es den Rausch, in den die Kunst, vornehmlich die Musik und das Theater, den Empfänglichen hineinzuversetzen vermag. Hier liegt die Beziehung von Kunst und Alkohol, die ich andeuten wollte: die Kunst kann den Menschen vom niederen zum höheren Rausch, von der nur sinnlichen zur rein seelischen Ekstase hinaufführen. Es wird vornehmlich der erzieherische Wert der Kunst sein, der bei der Betrachtung des Themas unter diesem Gesichtspunkte herauszustellen wäre.

Hier soll indessen das weitläufige Thema Kunst und Alkohol in der vierten noch möglichen Fassung behandelt werden, die nach dem Einfluß des Alkohols auf die künstlerische Produktion fragt. Diese Problemstellung ist keineswegs neu. Sie ist sogar schon alt. Schon viermal sind Rundfragen unter den heute lebenden Dichtern und Künstlern veranstaltet worden, die ermitteln sollten, ob dem Alkohol irgendwie inspirierende Kräfte innewohnten. Die erste ging aus von dem Dozenten für Musik in Graz, Friedrich Hausegger, im Jahre 1894. Obwohl die Frage sich nicht auf das Verhalten zum Alkohol bezog, sprachen sich Hans Sommer, Otto Julius Bierbaum und der Komponist Riengl gegen den Alkoholgenuß aus. Die zweite Rundfrage veranstalteten die Franzosen Binot und Bassy in der Revue philosophique im Jahre 1897. Das Resultat lief darauf hinaus, daß nicht ein einziger der Befragten für den Alkoholgenuß eintrat. Die dritte Rundfrage leitete Rudolf Presber im Jahre 1903. Zehn der Antwortenden sprachen sich besonders über die angebliche produktiv machende Kraft des Weins aus: sieben darunter erkannten dem Wein jeden günstigen Einfluß auf ihre Produktion ab. Paul Heyse schrieb, er sei persönlich ein großer Freund des Weins: „aber eine Steigerung meiner geistigen Kräfte habe ich nie empfunden“. Auch Julius Wolff, der Dichter so mancher Trinklieder, bekannte, er habe sich nie durch den Wein zu Schöpfertaten anregen lassen — ein eigenartiges Gegenbild zu dem Geständnis des Mathias-Claudius, der sein berühmtes Rheinweinkleid zu einer Zeit gedichtet zu haben bekannte, da er noch nie Weins gekostet hatte, so daß Gustav Freytag mit seinem spöttischen Wort so unrecht nicht hatte: er vermute, daß gar manches Weinkleid möchte beim Wasser gedichtet sein. . . . Die letzte Rundfrage ging vor einigen Jahren vom literarischen Echo aus. Von den 150 Befragten antworteten 115. Von diesen sprechen sich 108 Dichter dahin aus, daß sie den Alkohol vor jeder geistigen Arbeit meiden, nur sieben geben zu, daß gelegentlich oder regelmäßig alkoholische Getränke zu sich nehmen. Siebzig Majn geben darüber Auskunft, was zu

sie den Alkohol meiden: alle haben an sich die Beobachtung gemacht, daß die Konzentrationsfähigkeit vermindert wird, daß die Gedanken ihnen langsamer, träger zufließen, wenn sie Alkohol genossen haben. Nur einige wenige der Befragten behaupten, durch Alkoholgenuß vor der Arbeit eine Förderung erfahren zu haben. Dagegen geben 27 Dichter an, daß sie den Alkohol grundsätzlich meiden, unter ihnen der Schweizer Dichter Karl Spitteler. Dieses Ergebnis deckt sich mit dem einer in Schweden veranstalteten Kundfrage, die sich an Maler, Musiker und Dichter wandte. Auch hier sprechen sich Männer wie Rodin, Björnson, Beyerstam, Brandes gegen den Alkohol und seine angebliche Bedeutung für die künstlerische Produktion aus, am schärfsten Rodin, der rund heraus erklärt, der Alkohol habe keinerlei günstigen Einfluß auf die Kunstgestaltung, habe mit Kunst nichts zu tun . . .

Man könnte meinen, die hier kurz aufgeführten Ergebnisse von Urteilen, die der Frage praktisch am nächsten stehen, sollten die Legendenbildung von der Inspirationskraft des Alkohols zerstört haben. Aber Legenden sind zäh, und um so zäher, je älteren Ursprungs sie sind. Und diese Legende ist sehr alt. Schon bei den primitiven Völkern herrscht der Glaube vor, daß berausenden Getränken magische, schöpferische Kräfte innewohnen. So wird im Sudan ein hierähnliches Getränk „Mutter der Nachtigall“ genannt; im Zend-Avesta heißt die Yama „Erzeugerin der Hymnen“; die Griechen bezeichneten ihre Dichter als Begeisterte, Trunkene, als des Gottes Bechus voll; und auch ein von einer gegenfeitigen Vorstellung genährtes Wort ist überliefert, das die naive Ansicht der Alten trefflich spiegelt: in einer Ode des Horaz begegnen wir einer Stelle, in der es heißt, Gedichte, die von Wassertrinkern herrühren, seien zu frühem Tode verurteilt. Nun sind wir aber doch, wird manch einer hier sagen, über die Erfahrungswelt der Alten so weit hinaus, daß kein Mensch ihren Ansichten nach einem Geltungswert zuerkennen kann. Und wem der Bescheid aus Dichtermund, wie er oben wiedergegeben ist, in dieser Frage nicht Beweis genug ist, dem kann unsere heutige wissenschaftlich-experimentelle Forschung, wie sie hauptsächlich vom Professor Kraepelin viele Jahre lang betrieben wird, darüber Auskunft geben, was es mit dem Zusammenhang zwischen Alkoholgenuß und dem Spiel der geistigen und gefühlsmäßigen Kräfte auf sich hat. Kraepelin und andere haben in völlig einwandfreier Weise festgestellt, daß alkoholische Getränke die Aufnahme und Verarbeitung geistiger Eindrücke erschweren und somit der Gedankenproduktion Fesseln anlegen.

Diesem Hinweis auf die exakte medizinische Forschung könnte man oder müßte man nun aber eines entgegen: geistige Tätigkeit schlechtthin und dichterische oder auch gedankliche Schöpferkraft sind zweierlei Dinge! Wir alle wissen, daß geistige Spannkraft allein keine Werke der Kunst, keine hellstichtigen gedanklichen Erleuchtungen erzeugen kann, daß diese vielmehr ungerufene Eingebungen sind, deren Herkunft dem damit Begünstigten selber rätselhaft ist. Wenn wir daher über die Gesetze, nach denen die normale geistige Tätigkeit sich vollzieht, bestimmte Aussagen machen können, so bleibt uns das Wie und Woher des schöpferischen geistig-seelelischen Vorgangs dunkel. Der geniale schöpferische Akt geht, gleicherweise bei Künstlern, Denkern und Forschern, in der Tiefe des Unbewußten vor sich, bis er, man weiß nicht wieso, an die Oberfläche des Bewußtseins gedrängt wird und als visionäre Vorführung, als „Konzeption“ lebendige Gestalt annimmt. Hier steht also die Wissenschaft, die ja wohl auch nicht mit der Präzision auftritt, für alle Rätsel des Lebens einen Schlüssel bei der Hand zu haben, vor einem verschlossenen Tor, und es bleibt daher zur Beantwortung der engeren Frage, ob der Alkohol auf den genial-künstlerischen Produktionsakt einen hemmenden oder fördernden Einfluß ausübte, nur die Praxis des Lebens übrig. Die Genies selber werden uns über die Wirkung des Alkohols auf

ihr Seelenleben und ihre schöpferische Energie die zuverlässigste Auskunft geben können. Es steht die Frage vor uns auf, ob geniale Köpfe auch in der Vergangenheit — die Produktion der Gegenwart haben wir oben vernommen — sich über unser Problem geäußert haben.

Da die Alkoholfrage durchaus eine Gegenwartsfrage ist, wird man von einer Streife durch die Buchwelt der Vergangenheit nicht allzu viel „Material“ zur Beantwortung als Beute mit nach Hause tragen. Immerhin sind einige interessante Äußerungen von abgechiedenen Größen zu verzeichnen, und diese sprechen um so lauter, als sie gänzlich ohne Absicht auf Wirkung, ohne „Tendenz“ niedergeschrieben sein werden, denn eine Antialkoholbewegung gab es ja früher noch nicht.

(Schluß folgt.)

Aus unserer Sammelmappe.

Satirische Bibliothek.

Im J. A. Neumann-Verlag, München, beginnt Joeben ein groß angelegtes und schön ausgestattetes Unternehmen, die Satirische Bibliothek, herauszugeben von Dr. Otto Mauffer, zu erscheinen, die in zwei Reihen zu je fünfzehn Bänden bisher noch unveröffentlichte seltene Hauptwerke der deutschen Satire des 15. bis 18. Jahrhunderts zur Ausgabe bringt. Band I und II enthalten „Bildergalerie katholischer Mißbräuche“ und „Bildergalerie lutherischer Mißbräuche“ (1784). Dann folgt eine Satire auf Puthers Eheleben „Monachopornomachia“ (1538) und „Leben und Taten des weiland hochwürdigen Pastors Rindowigius“ (1790). Neben seiner wissenschaftlichen Bedeutung ist die Tendenz des Ganzen vor allem eine volkstümliche. Ausführliche Prospekte versendet der Verlag kostenfrei.

Die Rätsel des Vogelzugs. Die Beobachtung bei jahreszeitlichen Wanderungen der Vögel gehört zu den anziehendsten Aufgaben des Naturforschers, um so mehr, wenn man in besonders schwer zu lösenden Rätseln einen gesteigerten Reiz erblickt. Zwei große Fragen geben die Zugvögel der Wissenschaft zur Beantwortung auf. Die eine lautet: Warum gibt es einen Vogelzug? —, die zweite: Wie wird der Vogelzug ausgeführt? — Man kommt gegenüber der ersten Frage selbstverständlich nicht mit der oberflächlichen Äußerung aus, es sei nun einmal eine Gewohnheit mancher Vogelarten, die sie zur Sicherung ihrer Lebensgewohnheiten, ihrer Ernährung und ihrer Fortpflanzung ausgebildet haben. Es gibt auch Zugvögel, deren Wanderungen sich nach menschlicher Einsicht durch keine Notwendigkeit erklären lassen. Für jede Gegend der gemäßigten Zone ließen sich Beispiele von Vögeln gegenüberstellen, die im Nahrungserwerb und im Wärmeanspruch durchaus gleiches Verhalten zeigen und von denen doch der eine überwintert, der andere für die kältere Jahreszeit nach dem Süden zieht. Die Wissenschaft kann zum Verständnis nur dadurch kommen, daß sie die Entstehung dieser Gewohnheiten aufklärt, also ergründet, warum die Vögel zuerst ihre Wanderungen aufnahmen und so lange beibehielten, bis sie ihnen zum Instinkt geworden waren. Gleichzeitig wird die Frage zu erforschen sein, warum die Vögel bei ihrem Fluge gewisse Luftwege verfolgen, die durchaus nicht immer die bequemsten und gefahrlosesten zu sein scheinen. Auffällig ist auch der Umstand, daß die Wanderungen der Vögel an gewissen Hindernissen sich zu stoßen scheinen, die für die menschliche Einsicht gar nicht bestehen. Man hat aus diesen Tatsachen höchst wichtige Schlüsse gezogen, die in die Verteilung von Wasser und Land und andere Verhältnisse in längst vergangenen Zeiten der Erdgeschichte zurückleuchten. Besonders dürfte auch die Annahme der Klimaschwankungen dabei von Bedeutung sein. Die erstaunliche Geschwindigkeit, mit der ein Vogel ungeheure Strecken zurücklegt, z. B. von der Nordsee bis nach Südafrika, wird begreiflich durch die Ueberlegung, daß die Vögel dabei weniger durch eigene Anstrengung fliegen, als sich von Flug benutzten Luftströmungen tragen lassen, die in größerer Höhe sehr hohe Geschwindigkeiten annehmen. Die oberen Winde, die den Passaten entsprechen und ihre Verbreitung nach dem Sonnenstand ändern, stellen oft Stürme dar, die sich mit 150 oder gar über 200 Kilometer in der Stunde fortbewegen.