



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Das schwarze Zeitalter

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

sondern widmete sich, abgesehen von einer umfassenden Lektüre, seinen Ämtern, zuletzt nur noch der Kuratel für die Dorpater Universität, die er mit Interesse, Verständnis und großem Takt führte. Dann, 1816, gab er auch sie auf und lebte bis an seinen Tod (1831) im Verkehr mit wenigen Freunden und bis zuletzt geehrt von den Mitgliedern des Kaiserhauses. Nicht lange vor ihm starb seine Gönnerin, die Kaiserin-Mutter. Wie er seinen alten Freunden in Deutschland immer ein warmer und auch helfender Freund war, so lebten seine Gedanken bis zuletzt in der Heimat, und nach seinem letzten Willen konnte er mit dem reichen äußern Ertrage seines Lebens, da er nun ohne Leibeserben war, das Leben der Seinen in dem Lande, von wo er einst ausgezogen war, neu aufbauen.

u. Ph.



Das schwarze Zeitalter



ie Einfügung des Dampfes und der Elektrizität in die Kammern der menschlichen Willenswerkzeuge ist zwar die eigentümliche That des neunzehnten Jahrhunderts im Gebiete der mechanischen Kultur; in demselben Zeitraum hat aber auch die Verwertung der beiden ältern Erfindungen des Schießpulvers und der Buchdruckerkunst nicht stillgestanden, und es ist eine offene Frage, ob nicht namentlich die Verbesserung des Buchdrucks mit ihren vielgestaltigen Folgen noch größere Umwälzungen hervorgebracht hat als Eisenbahn, Telegraph und Fernsprecher. Überblickt man die Flut von Büchern und Broschüren, von Zeitungen und Zeitschriften, die jährlich und monatlich, wöchentlich und täglich die Presse verlassen, bedenkt man dann, welchen gewaltigen Anteil die auf uns gekommene Litteratur vergangner Zeitalter zu dem geistigen Verbrauch der Gegenwart beisteuert, so möchte man glauben, daß der moderne Mensch wenigstens die Hälfte seines Tages mit Lesen verbringe.

Zum Teil findet ja die reißende Vermehrung der Geisteserzeugnisse einen Ausgleich in der Abnahme ihres Umfangs. In launiger Weise hat unlängst Friedrich Spielhagen der Wandlung gedacht, die in dieser Richtung während der letzten Jahrzehnte vor sich gegangen ist. Er dürfte nicht mehr daran denken, klagte er, Romane von dem Umfang seiner Erstlingswerke zu veröffentlichen, die sich doch zu der Zeit ihres Erscheinens neben den Monstreromanen eines Gutzkow bescheiden genug ausgenommen hätten. Wir Jüngern haben den Fortgang dieser Verflachung beobachten können. Wer liest noch Auerbachs

Landhaus am Rhein oder Freytags Verlorne Handschrift? Von Don Quixote und Wilhelm Meister gar nicht zu reden. Mehr als einen Band dürfen, wie es scheint, nur noch Konversationslexika und wissenschaftliche Werke aufweisen. Romane sind schon unvorsichtig, wenn sie so dick werden, daß man sie nicht von A bis Z im D-Zuge zwischen Berlin und Brüssel durchlesen kann.

Man thäte übrigens der lesenden Menschheit Unrecht, wenn man ihren Bedarf an Lektüre nach dem Umfang des Angebots bemäße. Zu ihrer Ehre steht fest, daß vieles ungelesen bleibt, was gedruckt wird. Jeder Buchhändler weiß ein Lied davon zu singen.

Aber trotz des bescheidenen Umfangs der Bücher und trotz der unzweifelhaften Thatsache einer litterarischen Überproduktion kann doch nicht geleugnet werden, daß der Konsum schreckenerregend ist. Eine Anzahl verschiedener, aber in paralleler Richtung laufender Bewegungen haben auf diesen Zustand eingewirkt. Die Ausbreitung des Schulunterrichts im neunzehnten Jahrhundert hat die frühere überwältigende Mehrheit der leseunkundigen Personen in manchen Ländern schon in eine Minderheit verwandelt. Und mehr noch als die Schule hat das moderne Leben selbst ein Bildungsbedürfnis von nie gekannter Stärke hervorgetrieben.

Wenn es für die vielfältigen eigentümlichen Erscheinungen in dem öffentlichen Leben der Neuzeit eine gemeinschaftliche Ursache giebt, so ist es die Mobilisirung der Massen. Die schwer beweglichen Volksschichten, die so lange nur die breite Untermauerung für das kunstvoll gegliederte Bauwerk der gebildeten Gesellschaft darstellten, sind in Fluß geraten; mag uns dieser neue Zustand unsers Volkskörpers nun angenehme oder unbehagliche Empfindungen erwecken, sein Vorhandensein fühlen wir alle. Jeder Einsichtige erkennt in ihm eine geschichtliche Thatsache und begreift, daß es keine Rückkehr zu dem frühern Zustande giebt.

Die Mobilisirung der Massen begann zuerst im eigentlichen Sinn. Eisenbahnen und Dampfschiffe erniedrigten die natürlichen Verkehrschränken des Raumes, die für den kleinen Mann fast unübersteiglich waren. Zwar war seine gesetzliche Loslösung von der Scholle schon früher erfolgt, aber sie hatte wenig für ihn bedeutet, solange ihm die Möglichkeit fehlte, von der neuen Bewegungsfreiheit Gebrauch zu machen. Auch die Eisenbahn eröffnete den kleinen Leuten diese Möglichkeit nicht unbedingt; ganz ohne Geld ließ sich auch auf ihr nicht reisen. Im Vergleich mit der frühern Gebundenheit war aber die neue Verkehrsmöglichkeit doch fast unbeschränkt zu nennen. Den Beschluß machte dann wieder die Gesetzgebung, indem sie die letzten rechtlichen Hindernisse der freien Bewegung aufhob: Paßzwang, Auswanderungsverbot und wie sie sonst heißen mochten.

Es ist ein reizvolles Unternehmen, zu ergründen, warum die erweiterte Möglichkeit zu reisen so viele Menschen alsbald zum Reisen veranlaßte. Denn

die Ursache ist keine logische, sondern eine psychologische. Nach den Gesetzen der Logik verändern wir unsre Lage nicht schon, wenn die Veränderung möglich ist, sondern erst wenn sie uns vorteilhaft erscheint. Bekanntlich sind aber Logik und Wirklichkeit zweierlei. Thatsächlich lehrt die Erfahrung, daß die bloße Einrichtung neuer Verkehrsgelegenheiten bis dahin nicht vorhandne Verkehrsbedürfnisse veranlaßt und vorhandne steigert. Der Veränderungstrieb ist dem Menschen angeboren, und der Zug in die Ferne insbesondre dem Germanen. Zu diesen uralten und unveränderlichen Antrieben gesellt sich in unsern Tagen ein neuer und in der Zeit liegender: die innere Leere der Gegenwart, das untrügliche Anzeichen eines Übergangszustandes. Aus ihr entspringt die körperliche und seelische Unruhe des modernen Menschen, seine Ungenügsamkeit, seine Unfähigkeit zur Sammlung und sinnenden Betrachtung. Kontemplation ist ein veralteter Begriff geworden; und daß Spekulation einmal etwas andres bedeutete als Spielen an der Börse, wissen nur noch die Gelehrten. Man könnte die Fremdwörter leichten Herzens missen, wenn nur das, was sie ausdrückten, noch anzutreffen wäre. Aber dem berufsmäßigen Glücksjäger von heute klingt Beschaulichkeit schon fast wie ein Vorwurf. An Stelle dieser thätigen Unthätigkeit des ruhenden Körpers und des aufsteigenden Geistes gewahren wir überall nur noch eine unthätige Geschäftigkeit, ein seelenloses und hirnloses Umhergetriebenwerden, das seinen Grund mehr noch in der Angst vor Verarmung als in der Begierde nach Reichtum hat.

Ist diese Gemütsverfassung erst eine Folge der Schienenwege und Dampfschlote, oder ist sie vielmehr deren eigentliche Ursache? Ist es der gesteigerte Verkehr, der uns mit der äußern Ruhe auch die innere geraubt hat, oder war es die Unruhe einer zur Rüste gehenden Zeit, die sich mit innerer Notwendigkeit in die Technik gestürzt und die neuen Beförderungsmittel hervorgebracht hat? Gleichviel, auf jeden Fall hat mit der Zeit des Dampfes ein Reisen begonnen, von dem sich kein früheres Geschlecht eine Vorstellung gemacht hat. Wenn man sich vergegenwärtigt, welche Anzahl von Eisenbahnzügen jeden Tag im Jahre unser Vaterland durchrasen, und daß sie alle im Durchschnitt gut besetzt sind, so kann man wohl auf den Gedanken kommen, daß sich entweder die Menschheit bis 1850 in einem Traumzustande befunden haben muß, oder daß sich die Menschheit nach 1850 in einem Fieberzustande befindet. Sicherlich giebt es auch außer der Börse von zwölf bis eins keinen Ort, dessen Physiognomie so täuschend an die eines Irrenhauses erinnerte, wie den Bahnsteig eines größern Bahnhofes bei der Ankunft eines Zuges.

Das ist die Mobilisirung der Massen im eigentlichen Sinn. Aber der Begriff besagt mehr. Mit der äußerlichen Unbeweglichkeit der untern Volksschichten hat sich auch die innerliche verloren. Die Veränderung des Aufenthalts entreißt sie dem ruhigen, aber gedankenlosen Dahinleben in vorgefundnen Geleisen. Sie bringt sie in Berührung mit neuen Gegenden, mit

neuen Dingen und neuen Menschen. Sie lehrt sie vergleichen und unterscheiden, abwarten und zugreifen, aufmerken und sich tummeln. Einmal unterwegs, finden sie dann leicht Gefallen am Nomadisiren. An sich nur ein Mittel zu andern Zwecken, entwickelt das Reisen zuletzt einen selbständigen Reiz, dem sich kein moderner Mensch ganz versagt. Gibt es eine vollkommnere Vereinigung von Passivität und Aktivität, als eine Eisenbahnfahrt? Zeitunglesend, rauchend, plaudernd oder träumend verrichten wir Wunder der Fortbewegung, neben denen die schnellsten Renner schweißbedeckt zusammenbrechen würden. Wir verrichten sie? Ganz sicher; wir brauchen durchaus nicht an den Rädern zu drehen oder auch nur den Kessel zu heizen, um unser Vorwärtskommen als unsre eigne Thätigkeit zu empfinden. Wie sagt doch Mephistopheles?

Wenn ich sechs Hengste zahlen kann,
Sind ihre Kräfte nicht die meine?
Ich renne zu und bin ein rechter Mann,
Als hätt ich vierundzwanzig Beine.

Der gewiegte Reisende, der erst nach dem letzten Glockenzeichen einsteigt und, während sich der Zug in Bewegung setzt, mit nachlässiger Sicherheit sein Handgepäck in den Fangleisten verstaut, der sich dann auf seinen Eckitz niederläßt und mit einem halben Blick durch das Fenster die letzten Straßen der Vorstadt vorüberfliegen sieht, er befindet sich bei aller scheinbaren Gleichgültigkeit in einer gehobnen Stimmung. Diese Stimmung mag im Anfang der Reise am lebendigsten sein — die Nerven sind da noch frisch, und besonders wohlthuend wirkt der Gegensatz des mühelosen Vorwärtseilens zu der unruhigen Hast der Reisevorbereitungen: der Platz im Eisenbahnwagen ist selbst schon ein erreichtes Ziel. Ganz verliert sich aber das Behagen auch nicht unter den anspannenden Wirkungen einer längern Fahrt. Jeden Eisenbahnreisenden erfüllt ein heimlicher Stolz. Wir gewahren ihn auf den kohlenbestaubten Gesichtern der Durchreisenden, die aus den Fenstern des Schnelzuges mit einem Gemisch von Neugierde und Geringschätzung das Treiben auf dem Bahnhof der Provinzialstadt beobachten; wir empfinden ihn selbst, sobald wir im Zuge sitzen. Er beruht auf der mehr oder minder deutlichen Vorstellung eines persönlichen Verhältnisses zu dem gewaltigen Räderwerk, das uns in Köln oder Königsberg aufnimmt, um uns in Wien oder Mailand abzusetzen. Wir vertrauen uns dem Dampfwagen an; und wem sich der Mensch anvertraut, zu dem gewinnt er eine innere Beziehung, mag es ein Jemand oder ein Etwas sein. Der Zug, den wir benutzen, ist unser Zug. Wenn bei der Abfahrt der gepresste Dampf in mächtigen Stößen entweicht, wenn nach rasender Fahrt die Wagenreihe majestätisch langsam in die Bahnhofshalle einläuft, an allem eignet sich die Empfindung des Reisenden einen Anteil zu. Nicht am wenigsten an den Gefahren, die er unterwegs besteht. Kann er auch

nicht den Ruhm in Anspruch nehmen, die Bahnlinie an dem schwindelnden Abgrund entlang geführt oder durch den Bergstock hindurchgebohrt zu haben, der Entschluß, die Linie zu benutzen, bleibt sein; und im Grunde beweist doch ihre Benutzung größern Mut als ihre Erbauung.

Eine Seereise hat diese anregenden Seiten der Eisenbahnfahrt noch in verstärktem Maße. Wer jemals an Bord eines Ozeandampfers in den Hafen eingelaufen ist, kennt das Hochgefühl, das die Passagiere zwar mit geringerem Recht, aber kaum in geringerem Grade erfüllt als die Seeleute: das Gefühl einer vollbrachten Leistung. Vielleicht ist damit alles gesagt, was vorher im einzelnen geschildert wurde. Jede Reise ist eine Leistung, jede große Reise eine ansehnliche Leistung.

Wieviel eingreifender müssen sich aber die Folgen der modernen Verkehrs-erleichterungen in dem Dasein des kleinen Mannes gestalten als in dem der Gebildeten! In allen übrigen Lebensverhältnissen gelangt er von der Wiege bis zur Bahre niemals zu einer großen sichtbaren Veränderung in der Außenwelt. Eisenbahn und Dampfschiff eröffnen ihm den Zutritt zu diesem Erleben, das früher dem Wohlhabenden vorbehalten war. Sie ermöglichen ihm, mit Aufwendung von Geldmitteln, die keineswegs außer seinem Bereiche liegen, große Länderstrecken im Fluge zu durchmessen oder jenseits des Weltmeeres sein Glück zu versuchen. Seit undenklichen Zeiten reichte der geistige Gesichtskreis seiner Voreltern kaum über die heimische Gemarkung hinaus, selten nur über die Grenzen der Heimatprovinz oder des Heimatlandes. Jetzt steigen fremde Erdteile vor seiner Einbildungskraft auf; ein unermesslicher Spielraum für seine Wünsche und Hoffnungen. Wie könnte er dem übermächtigen Anreiz widerstehen, von diesen nie gekannten Möglichkeiten Gebrauch zu machen, wenigstens einen Teil von ihnen in Wirklichkeit umzusetzen und sich den ungewohnten Genuß einer Wirkung in unabsehbare Fernen zu bereiten! Es ist eine lückenhafte Psychologie unsrer Nationalökonomien, die das deutsche Auswanderungsfieber in der zweiten Hälfte unsers Jahrhunderts allein aus der Ungunst der heimischen Erwerbsverhältnisse herleitet. Hoffnung auf wohlfeilen Landerwerb war der eine mächtige Hebel; aber der stärkste Antrieb entsprang ohne Frage aus der Neuheit einer fast unbegrenzten Reisemöglichkeit.

Die Möglichkeit, in kurzer Zeit und mit geringen Kosten nach Ungarn und Holland, nach England und Amerika zu gelangen, ist schon an sich für den Unbemittelten eine viel wertvollere Gabe als für den begüterten Mann, der sich auch früher einer gewissen Unabhängigkeit vom Raum erfreute. Eben um ihrer Neuheit willen. Aber der Reiz der Neuheit ist nicht die einzige Eigenschaft der heutigen Verkehrsmittel, durch die sie auf die untern Volksschichten noch stärker wirken, als auf die obern. Auch den Bequemlichkeiten und Annehmlichkeiten der modernen Reiseanstalten bringt der kleine Mann Empfänglichkeit entgegen, weil sie von seiner gewohnten Lebenshaltung weit vorteilhafter

abstechen als von der der bemittelten Klassen. Mit der Bezahlung des Fahr-
scheins erlangt der ärmste Fahrgast einen Anteil an Einrichtungen, die durch
die Größe ihres Umfangs, durch die Kunst ihrer Zusammenfügung, durch den
Reichtum ihrer Ausstattung und durch die Gewalt ihrer Wirkungen einer ihm
sonst unzugänglichen Höhenlage des menschlichen Daseins angehören. Und
für die Benutzung dieser Einrichtungen schuldet er niemand Dank. Er ver-
weilt in ihnen nicht als ein Geduldeter, sondern aus eigenem Recht, mit ebenso
viel Recht wie die Fahrgäste der ersten Klasse. Daß sie auf Plüsch sitzen und
er auf Holz, verschlägt nicht viel; schneller als er fahren sie darum nicht,
mehr als er sehen sie nicht, und auch die Möglichkeit, den Hals zu brechen,
ist für sie und ihn gleich groß. Die palastartigen Hallen der großen Bahnhöfe
stehen jedem Reisenden offen. Auch der Mann aus dem Volke darf sich frei
von jeder Etikette in ihnen bewegen. Nicht freier als die andern; dennoch
bedeuten diese breiten Freitreppen und lichterfüllten Gänge mit den ragenden
Säulen und kühnen Bogenspannungen etwas anderes für den, der zeitlebens
in engen Gelassen oder in schönheitsfeindlichen Fabrikfälen weilt, als für alle
übrigen Menschen. Es kann nicht fehlen, daß ihr Anblick seinen räumlichen
Maßstab unmerklich erweitert. Zwar vergönnten ihm schon früher Kirche und
Theater den Aufenthalt in großen und edeln Räumen, beide aber legten ihm
ein bestimmtes Verhalten auf. Den lästigen Druck, der ihn durch sein Werk-
tagsleben geleitet, den Zwang, sich einer vorgeschriebnen Ordnung einzufügen,
ersparen auch sie ihm nicht. Auf den Bahnhöfen dagegen weht Straßenluft.
Sie verlangen von ihren Besuchern kein besondres Kleid und kein Stillstehen;
sie wehren ihnen nicht, zu reden und zu schweigen, zu kommen und zu gehen,
wie es ihnen beliebt. Das geräuschvolle Gewühl und die Unsauberkeit, die
jedem gebildeten Menschen den Aufenthalt auf Bahnhöfen verleiden, sind dem
Ungebildeten vertraute Dinge, die ihn nicht stören. Häusliche Behaglichkeit,
die jener in den prunkvollsten Wartesälen vermißt, entbehrt dieser nicht, weil
er sie nicht kennt. Von alters her gehörte die Landstraße in besonderm Sinne
dem fahrenden Volk; kein Wunder, wenn auch bei ihrer Verwandlung in die
moderne Landstraße der Eisenbahn die Leute mit geringer Habe und leichtem
Gepäck noch in ganz anderm Maße die Gewinner sind als der begüterte Mann.

Es ist also sehr erklärlich, wenn das allgemeine Reisefieber unsrer Zeit
nicht vor den ärmern Bevölkerungsklassen Halt gemacht hat. Die Mobilisierung
der Massen vollzieht sich daneben aber noch auf andern Wegen. Auch die
großen Industriestädte der Gegenwart tragen das ihrige dazu bei. Eine Fülle
von Anregung, ja von Wissensstoff bringt der Großstädter von jedem Gang
durch belebte Straßen mit nach Hause. Die innere Einrichtung einer Fabrik,
die Thätigkeit der Maschinen, die Betrachtung ihrer sinnreichen Zusammen-
fügung: alles das erweckt und schärft in dem bedienenden Personal die Fähig-
keit der Kombination. Das Verhältnis zum Unternehmer giebt dem industriellen

Arbeiter ein viel deutlicheres Gefühl seiner Selbständigkeit als dem ländlichen Tagelöhner; es fehlt der patriarchalische Beigeschmack, der mit der ländlichen Dienstmiete ihrer Natur nach verbunden ist und immer verbunden sein wird.

Keine Eigentümlichkeit der Großstädte wirkt aber so anziehend und aufregend auf die Massen wie das abendliche Leben und Treiben. Die taghell erleuchteten Straßen, die reich besetzten Schaufenster, die vorüberrollenden Wagen, das Gewühl der Fußgänger, die dichte Reihe der verschiedenartigsten Lustbarkeiten, das alles wirkt zusammen, den bestimmten Nervenreiz hervorzubringen, den allein der abgetriebene Sohn unsrer Zeit noch empfindet und empfinden will. Erst nach Sonnenuntergang erlangt die Verschiedenheit der Großstadt von allen kleinern Gemeinwesen die volle Schärfe des Gegensatzes. Keinen Zug in ihrer Physiognomie hat sie zu solcher Ausschließlichkeit ausgebildet wie diesen. Provinzialstädte, auch wenn sie elektrische Straßenbahnen und das neueste Abfuhrwesen haben, liegen doch nach elf Uhr abends in friedlichem Schlummer da. Einzelne Nachtschwärmer kehren noch aus dem Wirtshaus oder aus einer Privatgesellschaft heim; aber ihre Schritte sind wegen der Totenstille weithin hörbar. Die Straßen sind wie ausgestorben. Zu derselben Stunde füllen sich in der Großstadt erst die Wein- und Bierstuben mit Gästen, die aus dem Theater oder von der Arbeit kommen, und die Stunde der Kaffeehäuser schlägt noch beträchtlich später.

Wechselnde Eindrücke zu empfangen und zu verarbeiten wird zuletzt die unentbehrliche Gewohnheit des Menschen, der längere Zeit in dieser großstädtischen Atmosphäre lebt. Unfehlbar wird er auch die zahlreich in ihr verstreuten Bildungstoffe in sich aufnehmen; einige davon absichtlich, die meisten unmerklich. Er kann vielleicht kaum seinen Namen schreiben; aber er kann bald geläufig lesen. Wenn er es nicht in der Schule gelernt hat, so lernt er es an den Sitzsäulen, an den Namensschildern der Läden und Wirtshäuser, an den Geschäftsanzeigen in den Straßenbahnwagen.

Daß sich eine solche Erweiterung des Kreises der Lesekundigen Personen in einer entsprechenden Vermehrung des Lesestoffes widerspiegelt, ist also am Ende nur natürlich. Zuerst entsteht das Bedürfnis, dann erzeugt es die Mittel zu seiner Befriedigung. Wäre daher nichts andres im Spiel als das erweiterte und gesteigerte Lesebedürfnis, so hätten wir kaum das Recht, die massenhafte und schon fast fabrikmäßige Herstellung von Lesestoff, wie sie heute in Blüte steht, übertrieben und ungesund zu nennen. Thatsächlich trägt aber diese Massenerzeugung das untrügliche Kennzeichen der Überproduktion breit an ihrer Stirn: nicht mehr das Bedürfnis der Konsumenten, sondern das Bedürfnis der Produzenten beherrscht den Markt. Wie auf dem Gebiete der Bekleidungsindustrie — um ein Beispiel heranzugreifen — längst nicht mehr die Anfertigung eines ausreichenden Vorrats von möglichst gediegenen und geschmackvollen Kleidungsstücken angestrebt wird, sondern Anstachlung der

Kauflust und Überreizung des Geschmacks durch einen unablässigen Wechsel in „letzten Neuheiten,“ ebenso werden die Schaufenster der Buchhändler und die Lesesäle der Klubs mit neuen Erscheinungen überschwemmt, die zwar selten mit wertvollem Inhalt, um so häufiger aber mit zugkräftigen Aushängeschildern versehen sind. Als solche dienen je nachdem der Name eines Modeautors — gab es seit Erschaffung der Welt ein widersinnigeres Gebilde als den Modeautor? —, ein verblüffender Titel oder ein koketter Einband. Eine ganz berechnete Sitte in einer Zeit, die mehr und mehr dazu neigt, auch die Früchte des Geistes als Handelsartikel zu betrachten. Es ist nichts dagegen einzuwenden, wenn ein Buch gelesen wird, die Hauptsache bleibt aber, daß es gekauft wird. Nicht damit es gelesen, sondern damit es gekauft werde, hat es den mühevollen Weg aus den Gehirnkammern des Verfassers auf den Ladentisch des Sortimentsbuchhändlers zurückgelegt. Ein starker Bruchteil aller Druckschriften bezweckt nicht die Belehrung der Leser, sondern die Ernährung der Verfasser, nicht die Unterhaltung vieler, sondern den Unterhalt weniger.

Es ist also mit einem Wort der Kampf ums Dasein, der sich auch der litterarischen Produktion bemächtigt und mit ihr die hier geschilderten Zustände erzeugt hat. Die für den Druck schreiben, sind auch die, die am meisten Gedrucktes lesen. So entsteht durch stumme Übereinkunft, gewissermaßen eine Versicherung auf Gegenseitigkeit. Ohne von einander zu wissen, helfen sich A, B und C gegenseitig ernähren: drei Stunden am Tage schreiben sie, und zwei Stunden lesen sie, was die andern geschrieben haben. Dergestalt wendet jeder von ihnen den beiden andern einen Teil des Einkommens zu, das ihm aus dem Gesamtertrage seiner Thätigkeit zufließt.

Für die Menschheit bleibt dieses Versicherungsverhältnis in den meisten Fällen ziemlich unfruchtbar. Ihr wäre wahrscheinlich besser gedient, wenn sich A, B und C darauf verlegten, unbebaute Ländereien in Acker und Wiesen oder unbenutzte Rohstoffe in wertvolle Gebrauchsgegenstände umzugestalten. Aber die alten Kulturländer sind überbevölkert, und die modernen europäischen Staaten mit ihren ausgebildeten Einrichtungen haben sich — allenfalls mit Ausnahme Englands — bisher unfähig gezeigt, eine Kolonisation großen Stils ins Leben zu rufen, wie sie im Mittelalter einer urwüchsigen Volkskraft trotz unfertiger Staatsformen so glänzend gelang. Unter solchen Umständen ist die Entstehung ungesunder Verhältnisse, ist insbesondrer die Herabwürdigung des geistigen Schaffens zum Erwerbsmittel unausbleiblich. Jeder fristet sein Dasein, so gut er kann.

Vor hundert Jahren ekelte den jungen Schiller vor dem tintenfleckenden Säkulum. Mit welchem Namen würde er wohl unser Zeitalter belegen? Man hat es zweilen das papierne genannt, auch wohl das eiserne. Von Rechts wegen sollte es das schwarze Zeitalter heißen. Der moderne Kultur-

mensch ist eher ohne Blut zu denken als ohne Tinte und Druckerschwärze. Und schwarz ist alles, was er um sich sieht. Über seinen Niederlassungen lagert wie eine unzerreißbare Decke die rußgeschwängerte Atmosphäre der Fabriken. Wenn die moderne Männerwelt ihr Festgewand anlegt, erscheint sie in schwarzen Röcken und schwarzen Beinkleidern, schwarzen Hüten und schwarzen Schuhen. Die eingewurzelte Abneigung gegen die Farbe geht so weit, daß sogar die seltne Gelegenheit, sie in frühere Rechte wieder einzusetzen, ungenutzt bleibt. Es war gewiß ein glücklicher Gedanke, die Neugestaltung der deutschen Rechtspflege auf der Grundlage der öffentlichen Gerichtsverhandlung durch die Einführung einer Amtstracht für Richter und Anwälte zu vervollständigen. Aber es war bezeichnend für die Farbenscheu, in deren Bann unser Zeitalter steht, daß man die alte Juristenfarbe, die rote Blutfarbe, geflissentlich mied und auf keinen sinnreichern Einfall kam, als die Amtskleidung der protestantischen Geistlichen in den Gerichtssaal zu verpflanzen und dergestalt dem ungefälligen, allen gesunden Augen längst zur Ermüdung vorgeführten Schwarz einen neuen Typus auszuliefern.

Die sich von früh bis spät in diesem schwärzlichen Element bewegen und darin wohl fühlen können, sind ohne Zweifel selbst schon von ihm infiziert. Es sind Tintenfische in Menschengestalt. Man kann aber von ihrem heitern Behagen weit entfernt sein, ohne darum auf der andern Seite einem hoffnungslosen Pessimismus zu verfallen. Etwas anderes ist es, die Schäden seiner Zeit erkennen, etwas anderes, an ihr verzweifeln. Wir sind ein farbenmüdes Geschlecht; aber wir haben uns der überhandnehmenden Einförmigkeit noch nicht auf Gnade und Ungnade ergeben. Nicht bloß die Natur prangt unbesümmert um die Stumpfheit unsrer überreizten Sinne heute wie immer in unerschöpflicher Farbenfülle, auch den menschlichen Verhältnissen ist noch ein ansehnlicher Bestand von Farben verblieben. Zum Krieger gehört ein bunter Rock, und zum Weibe ein buntes Kleid. Diese ältesten Verbündeten der Welt haben schon bisher dem farbenfeindlichen Gleichheitsfanatismus der Neuzeit erfolgreich Widerstand geleistet. Neben ihnen erscheint aber gerade in der Gegenwart eine dritte Macht auf dem Plan, die, älter als das Menschengeschlecht, doch erst in unsern Tagen seinen Zwecken dienstbar wird: die Elektrizität. Luftreinigend wirkte sie von jeher, wo immer ihr Leuchten aufflammte. Luftreinigend im eigentlichsten Sinne scheint sie künftig auch im Dienst des Menschen wirken zu sollen. Indem sie den Rauch und den Ruß verdrängt und die ragenden Fabrikshote niederlegt, wird sie das äußere Bild unsrer Kultur durchaus verändern. Vielleicht noch nachhaltiger wird sie die Menschen selbst beeinflussen, wenn diese ihr das Geheimnis absehen, daß die stärksten Kräfte ohne Lärm arbeiten. Denn wenn erst das nervenzerrüttende Getöse verstummt sein wird, mit dem die Menschheit von heute ihre Tauschwerte anfertigt und umsetzt, dann wird auch wieder Ruhe in die Gemüter einkehren und das zwecklose Herumfahren abnehmen, das unsern jetzigen Zu-

ständen eine peinliche Ähnlichkeit mit der niedrigsten Naturstufe verleiht: mit der des Nomadenlebens.

So entfalten sich schon in der Gegenwart die sichtbaren Anfänge der Zukunft. Sie geben uns die Hoffnung, daß sich unsre Kinder und Enkel in reinerer Luft, in hellem Licht, in reichern Farben bewegen können als wir. Das schwarze Zeitalter wird hinter ihnen liegen.



Die landwirtschaftlichen Betriebe im deutschen Reiche 1882 und 1895



erkanntlich war mit der Berufszählung vom 14. Juni 1895 ebenso eine landwirtschaftliche Betriebszählung verbunden wie mit der von 1882. Wenn sich auch Umwälzungen in der landwirtschaftlichen Grundbesitzverteilung im allgemeinen langsam vollziehen, so ist doch der zwischen den beiden Zählungen liegende Zeitraum immerhin so groß, daß er, wenn auch mit aller Vorsicht, gewisse Schlüsse auf diese oder jene Richtung der Entwicklung erlaubt, besonders da dieser Zeitraum mit seiner zweiten Hälfte in die Agrarkrise fällt, von der man einen tief greifenden Einfluß auf die Grundbesitzverteilung erwartet und auch schon behauptet hat. Man durfte also mit Recht auf die Ergebnisse der Betriebszählung von 1895 denen von 1882 gegenüber gespannt sein. Die Hauptergebnisse sind jetzt in einer kurzen Übersicht amtlich veröffentlicht worden. *)

Auf jeder bei der Berufszählung verteilten Haushaltungslisten war zum Schluß die allgemeine Vorfrage gestellt: Wird von einem oder mehreren Mitgliedern der Haushaltung Landwirtschaft oder Forstwirtschaft getrieben, d. h. eine Bodenfläche, wenn auch vom kleinsten Umfange, als Acker, Gartenland, Wiese, Weide, zum Wein-, Obst-, Gemüse-, Tabakbau usw., als Wald- oder Holzland bewirtschaftet, oder werden Kühe zu Milchhandel oder Molkerei gehalten? Ziergärten, auch solche, in denen nebenher ein unbedeutender Anbau von Nutzpflanzen stattfindet, sollten dabei, wie ausdrücklich bemerkt war, außer Betracht gelassen werden. War diese Vorfrage mit Ja zu beantworten, so mußte für den Betrieb eine besondere Landwirtschaftskarte ausgefüllt werden, worin nach der Fläche des Betriebes, nach der Verteilung dieser Fläche hinsichtlich des Besitzverhältnisses (Eigenland, Pachtland usw.) und der Benutzung (Acker, Wiese, Wald usw.), ferner nach dem Viehstande, nach der Benutzung landwirt-

*) Vierteljahrsheft zur Statistik des deutschen Reichs. 1897. 2. Ergänzungsheft.