

15. 6. 27.

liebling,

auf die gekauerte Sonette in puncto Frau Johanna
will ich nicht mehr eingehen, wie Du es wünscht. Nur
eine kurze ^{ganz allgemeine} Bemerkung muß ich dazu noch machen.
In einem Punkte scheinen wir gründlich verschieden zu
sein. . . . Eine gewisse Art Holz muß sich in einem
Charakter aufhalten, wenn er imponieren soll; schreibt
Du. Zweierlei ist möglich: entweder ich will nicht
imponieren, oder ich ~~haben~~ ^{habe} keinen Charakter, denn auch
diese gewisse Art Holz habe ich nicht, in. wo er (das
Holz) sich zu zeigen versucht, suche ich ihn zu ver-
drängen — wie auch dies Beispiel zeigt. Damit Schluß
über dieser Thema, das jetzt endgültig erledigt ist.

Und was sagst Du der Aufsatz über Haussum?
Da sich ist er ja nicht wesentlich, oder doch nur
in der Beziehung, daß er die Ursachen für die Persön-
lichkeitsentwicklung in. Auffassung andeutet.

Heute bekommst Du einen ganz kurzen, aber
recht feinen Aufsatz, der uns zwar wenig Neues
sagt, aber in klarer Form das ausspricht, was
wir in unseren Unterhaltungen so oft behaupten. Ich
habe mich ganz besonders darüber gefreut, weil
Fuchsberger mich darauf hinwies.

Somit ist das Leben hier wie bisher. Du

Späher habe ich heute früh geschrieben,
vergaf aber, den Brief in den Kasten zu stecken.
Gleichzeitig habe ich mich in Frankfurt/Main
beantwortet. Beide Briefe gehen morgen früh
ab.

Ich versuche noch eine Zeit lang eine
bezahlte Stelle zu bekommen. Wenn alle Stricke
reißen, lasse ich mich in absehbarer Zeit irgend
wo nieder. Freilich soll das die ultima ratio
sein. Ich wollte dir damit nur sagen, daß das
Aufgeben meiner Pläne in ~~der~~ beruflicher Hinsicht be-
reits ausgiebig erwogen wurde, in der Gedanke daran
mir sehr verbrant ist. — — —

Sage mal, was kann man einem 13 jähr. Ju-
gen zur Einsegnung schenken? Ich dachte an irgend-
welche Indisergeschichten oder dergleichen Sachen, die
es ist, auch in recht gutem Stile gibt. Schreibe mir
bitte sofort darüber, da Freitag Sonnabend die Ein-
segnung ist. Wenn du magst, gratuliere dem Jungen
in seinen Eltern in ein paar Zeilen. Der Junge heißt
Hans; seines Vaters Adresse ist Hugo Rosenthal, i. Pa-
gebr. Rosenthal, Stockholm Kr. Böckum. Notwan-
dig ist deine Gratulation nicht!!

Und nun noch etwas ganz kleines:
ich habe dich lieb.

Einem herzmüßigen Kuß zur guten Nacht. Schlaf
gut, mein bester Schatz!

Dein Liebstes.
H. Dieser Brief wohl nicht bloß?

Ueberwinder des Raums.

Von Ernst Pöffe.

Berlin-Zehlendorf, 10. Juni.

Nicht viel hätte gefehlt, so wären die amerikanischen Flieger Lindbergh und Chamberlin bei ihrer Landung in Europa vor Begeisterung erdrückt worden; hier wie dort: in Berlin wie in Paris und London. Woher dieser Überschwang der Gefühle? Ist's Heldenverehrung, die auf demokratischem Boden besonders lüppig gedeiht, oder die ihr nahe verwandte sportliche Vergötterung der Rekordbrecher, oder am Ende Stolz darüber, den Andrang einer neuen Epoche miterleben zu haben, wie in Goethe bei Walpurg empfand? Vielleicht von allem etwas: ein Gefühl, das, obwohl halbbeläuscht von der Kühnheit, womit diese Männer den Raum bezwungen haben, noch wach genug ist, um zu ahnen, daß die Amerikaner mit ihrer Leistung die Zukunft vorausbestimmen. Nichts macht dem Menschen tiefer und erregender Eindruck als Erfindungen der Technik, die ihm ermöglichen, die Erdschwere abzustreifen, im Auto dahinzurufen oder gar im Flugzeug durch den Weltraum zu fahnen. Das war schon so, als sich vor knapp hundert Jahren die ersten Eisenbahnen in Bewegung setzten; auch da Begeisterung, weil die Menschheit es so herrlich weit gebracht hatte, und zugleich die Mischung von Hoffnung und Zweifel darüber, wie und ob der Verkehr mit dem vorgeschrittenen „Dampftröck“ sich entwickeln werde. Ein Franzose hat das in diesen Tagen im Temps am Beispiel der ersten französischen Linie von Paris nach St. Germain, die am 24. August 1837 eröffnet wurde, hübsch geschildert. Drei Jahre hatte es gedauert, bis die fünf Millionen Franken, die der Bau der Linie erforderte, aufgebracht waren. Man hatte kein Vertrauen zu der Neuerung; die Finanzleute meinten, bei diesem unheimlichen Verkehrsmittel werde es mehr Unglücksfälle als Dividenden geben. Führende Politiker, wie Thiers und Guizot, suchten zweifelnd die Mäkeln und redeten von Utopien; Arago, das wissenschaftliche Orakel jener Zeit, sagte voraus, daß sich beim Regen, wenn die Schienen nah würden, die schrecklichsten Dinge ereignen müßten. Am Eröffnungstag aber ging alles gut vonstatten, vielleicht weil die Sonne schien. Die Menge jubelte dem neuen Verkehrsmittel zu, und mit byzantinischer Eifertigkeit verbreitete sich in dem eben wieder einmal monarchistisch Frankreich das Werturteil einer kleinen Prinzessin, die in Begleitung der Königin die Fahrt mitgemacht hatte: „Da möchte man ja überhaupt nicht mehr anders reisen als mit der Eisenbahn.“ Weniger realpolitisch, dafür am so überschwinglicher Klang der Bericht des Temps: „Zu dieser Stunde rufen alle wahren Freunde des Fortschritts mit dem Hohenpriester Simeon, als er Christus gesehen, aus: „Nun, o Herr, laß deinen Diener in Frieden fahren, denn seine Augen haben das Heil gesehen“; und mit bombastischem Schwung schrieben die Débats: „Es ist vollbracht, die Täler sind aufgefüllt, die Berge eingeebnet, der Dampf trägt euch davon über die staunend grollende Erde, ihr Spottel der Sonne in ihrem Lauf, und kaum seid ihr abgereist, so streckt ihr euch in St. Germain auf dem Rasen und sagt: „Schon!“ Dabei hatte das Stahltröck 28 Minuten gebraucht, um die Strecke von 17 Kilometer zurückzulegen!“

Diese Schnelligkeitsleistung, deren sich heute der elendeste Bummelzug schämen würde, mußte damals freilich Staunen erregen, wenn man bedenkt, daß man sich seit Jahrhunderten daran hatte gewöhnen müssen, mit dem Reitpferd oder dem Reisewagen höchstens zehn Kilometer in der Stunde hinter sich zu bringen. Wie man noch vor hundert Jahren reiste, hat Werner Sombart in seinem Buch: Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert launig erzählt. Es war die Zeit, als Börne seine „Monographie der deutschen Postschnecke“ schrieb und man darum besorgt war, daß es auf dem Post- und Frachtwagen hübsch langsam voranging, damit unterwegs die Gastwirte und Handlanger auf ihre Kosten kamen. So betrug z. B. die Fahrzeit von Frankfurt a. M.

bis Stuttgart 40 Stunden; 14 Stunden und 44 Minuten dauerten unterwegs die Aufenthalte. Ludwig Kellstab erzählt, daß die Fahrt von Berlin bis Zehlendorf drei Stunden beanspruchte: „Dort anderthalb Stunden Aufenthalt, weil auf jeder Station alles Gepäck gezählt und somit der ganze Postwagen umgeladen wurde. Daher gelangten wir denn, morgens um 8 oder 9 Uhr ausgefahren, auch am späten Abend schon wohlbehalten nach Bely, dem Städtchen drei Meilen hinter Potsdam.“ Einfacher und bequemer mag vor Nutzung der Dampfkraft die Beförderung von Gütern und Personen auf dem Flußwege gewesen sein; billiger und schneller als zu Lande war sie sicherlich nicht. Die Ältern unter uns erinnern sich noch der Zeit, als die Frachtschiffe auf dem Rheine durch Menschen oder Pferde, die auf dem Weinpfad schritten, an Seilen gezogen stromaufwärts geschafft wurden; und an der Frankfurter in Köln lag noch Ende der achtziger Jahre eine damals als Wohnschiff benutzte Treckschiffe, die einst der Personenbeförderung gedient hatte und ebenfalls rheinaufwärts getreidelt worden war. Der Schnelligkeitsrekord, den die ersten Eisenbahnen über die Postkutschen und Treckschiffe davontrugen, war also wirklich nicht zu verachten. Heute wird als Höchstleistung für Dampfbahnen 160 Kilometer, für elektrische Bahnen 200 Kilometer angenommen (Haffert, Verkehrsgeographie); der Atlantic Flyer (Philadelphia — Atlantic City) fuhr (1923) 109 Kilometer, und der Empire State Express (Newport — Chicago) 115 Kilometer in der Stunde. Um einen Vergleich zu ermöglichen, gebe ich die Geschwindigkeitszahlen, die Prof. Hiemanns Geogr. Statist. Universitätsatlas von 1924 veröffentlicht. Danach betragen in der Sekunde: die Schnecke 0,0015 Meter, der Fußgänger im gewöhnlichen Schritt 1,1, das Pferd im Schritt 1,2, das Pferd im Trab 3,5, der Schläufer 5, das Segelboot 6, das Zweirad (Tourer) 6—7, der Schnellläufer bei kurzem Weg 7,5, der große Dampfer 11, Meereswellen 13,5, Sturmwind 20—30, lenkbares Luftschiff 21, Brieftaube 21, Personenzüge 16—22, Kraftwagen (Tourer) 21—25, Pferd im Flachrennen auf kurze Entfernung 25—26, Schnellzüge 23—28, Adler 31,2, Flugzeug (mittlere Geschwindigkeit) 48, Kraftwagen (Rekord Mai 1922) 68, Rauchschwalbe 90, Flugzeug (Rekord Oktober 1922) 111,1, Schall (bei 0°) 330, Aufwindgeschwindigkeit der Erde am Äquator 465, Gewehrgehoß (Windungsgeschwindigkeit) 645, Erdbumdrehung um die Sonne 29 760, Elektrizität im Telegraphendraht 11 800 000, Licht etwa 300 000 000, Elektrizität im Kupferdraht 400 000 000 Meter.

Inzwischen ist in Washington amtlich ermittelt worden, daß Chamberlin 6283 Kilometer, Lindbergh 5898,5 Kilometer ohne Zwischenlandung zurückgelegt haben. Das Neuartige ihrer Leistung besteht darin, daß sie den Atlantik in einem Sprung mit dem Flugzeug überwältigt haben, was vor ihnen nur dem Luftschiff gelungen war. Die Folge wird sein, daß früher oder später transoceanische Fluglinien eingerichtet werden, so wie der Luftverkehr zwischen England und dem Festland nicht lange auf sich warten ließ, nachdem Blériot 1909 (in 35 Minuten) den Kanal überflogen hatte. Damit wird den beiden Amerikanern das Verdienst zufallen, ihren Kontinent um ein beträchtliches näher an die Alte Welt herangerückt zu haben. Die moderne Geographie veranschaulicht dieses Zusammenschrumpfen der Entfernung infolge der zunehmenden Geschwindigkeit der Verkehrsmittel an Zeichnungen, auf denen durch verschiedenartige Schraffierung zu erkennen ist, wie der Mensch durch Verkürzung der Zeit mehr und mehr den Raum überwindet. Eine solche Zeichnung (in La Géographie de l'Histoire par Jean Brunhes et Camille Vallaux) stellt dar, wie sich die Entfernung zwischen Amerika und Europa im Laufe der Jahre zeitlich verkürzt hat. Die geographische Entfernung von New York nach Le Havre beträgt 5872 Kilometer. Sie wurde überwunden 1830 in 734, 1867 in 292, 1877 in 210, 1887 in 200 und 1900 in 162 Stunden. Lindbergh hat sie in 33 Stunden zurückgelegt und dadurch den Beweis erbracht, daß das Flugzeug im Verhältnis zum Dampfschiff die Entfernung um das

Minuten erzählt, den beam- auf jeder wagen um- 8 oder beholten Einfacher Förderung wesen sein; nicht. Die drachtschiffe dem Wein- wurden; iger Jahre eist der mauwärts die ersten contrungen, h 3 ö f t e r, für (Hoffert, Atlantik teits- als von Schneide 1,1, das Käufer 5, nelläufer reswellen laube 21, ierd im 23-28, wivagen Reford der Erde 645, graphen- Kupfer- en, daß lometer ge ihrer Sprung dem der oder wie der nge auf an Kanal es Ver- an die le ver- fge der nungen, it, wie Raum litoiro ch die Jahre leuport undent/ 1900 egelegt Ver- n das

Fünffache verkürzt, während der Sprung vom Segelschiff zum Dampfschiff kaum eine dreifache Verkürzung bedeutete. Coudenhove-Kalergi äußert sich über dieses allmähliche Sineinandererschließen der Welt also: „Die Welt wird mit jedem Tag kleiner; durch die Fortschritte der Verkehrstechnik rücken Städte und Länder immer enger aneinander. Denn das natürliche Maß einer Entfernung ist nicht die Länge des Wegs, sondern dessen Dauer; nicht die Zahl der Meilen und Kilometer, sondern die Zahl der Gehstunden oder Tage-reisen. Das objektive Entfernungsmaß ist die Länge der Strecke, das subjektive die Länge der Zeit. Seit der Zähmung des Pferdes und der Erfindung des Segels ist bis zum 19. Jahrhundert das Verhältnis von Entfernungslänge und Entfernungsdauer konstant geblieben. Erst die Erfindung des Dampfes, der Eisenbahn, der elektrischen Bahn, des Automobils und des Flugzeugs im 19. und 20. Jahrhundert hat diese mehrtausendjährigen Verhältnisse um-gestochen und neue Zeitmäße für Entfernungen eingeführt. Seit einem Jahrhundert ist die Erde in demselben Verhältnis kleiner geworden, sind Länder und Städte im selben Verhältnis näher-gerückt, als ein Schnellzug schneller ist denn ein Postwagen, ein Flieger schneller als ein Reiter, ein Ozeandampfer schneller als ein Segelschiff, ein Telegramm schneller als eine Brieftaube.“

Und wenn nun schließlich die Alte und die Neue Welt einander bis auf zwei Tagereisen, vielleicht bis auf eine Tagereise näher-gerückt sein werden, — was dann? Beim Empfang des uns un-erwartet durch die Luft zugeflogenen amerikanischen Besuchers ist die Hoffnung geäußert worden, daß das zeitliche Aneinanderrücken auch eine Annäherung der Völker in Frieden und Freund-lichkeit bedeuten möge. Solche Wünsche, in Feierstunden aus Fest-immung geboren, haben kurze Beine. Die einzige praktische Schluss-folgerung, die die Amerikaner bis jetzt aus der Tat ihrer Lands-leute gezogen haben, ist die Äußerung des Marineministers, daß die amerikanische Sicherheit fortan durch Luftangriffe gefährdet sei, daß die Vereinigten Staaten daher zu Schutz und Trutz ihre Rüstung verstärken müßten. Auch die politischen Erfahrungen, die man innerhalb Europas nach der Vervollkommenung der Verkehrsmittel im abgelaufenen Jahrhundert gemacht hat, be-rechtigen nicht zu großen Hoffnungen. Zwar ist innerhalb der Volks-grenzen die Einigung der Stämme und Staatspolitiker zu National-staaten mächtig gefördert worden, aber die Völkerkriege hat die zwangsweise Annäherung der Staaten durch die Fortschritte der Technik nicht hindern können. Trotzdem wäre es ein Verbrechen am Volke, wollten wir nun die Hände in den Schoß legen und Gott einen guten Mann sein lassen. Daß diese lächerlichen Amerikaner die lustige Bogenbrücke über den Ozean geschlagen haben, die beide Kontinente miteinander verbindet, sollte vielmehr in uns die nater-ländische Pflicht schärfen, an der Hand der Lehren der Vergangenheit um so eifriger alle geopolitischen Möglichkeiten der Entwicklung zu erkennen, um durch solche Kenntnis die Voraussicht auf die Wahr-scheinlichkeiten der Zukunft zu gewinnen. Denn Friedrich Raßel, der Altmeister der geopolitischen Forschung in Deutschland — er war übrigens in seinen Wanderjahren amerikanischer Berichterstatter der Königlich Preussischen Zeitung —, lehrt: „Aus verkehrsgeographischem Ver-ständnis geht politische Fern- und Voraussicht hervor.“

4. [Der „Typ“ des Ozeanfliegers.] Lindbergh, Chamberlin. Chamberlin, Lindbergh — diese Namen sind heute in aller Munde. Keine Zeitung nimmt man zur Hand, in der nicht Nachrichten über diese beiden „Helden des Tages“ verzeichnet wären, kein illustriertes Blatt, das nicht wenigstens einen der beiden berühmten Ozeanflieger in irgend-einer mehr oder weniger interessanten Pose abbildete. Und doch — nach allem, was wir über diese beiden Menschen gehört und gelesen haben, was wissen wir eigentlich über sie? Ich meine nicht: was wissen wir von ihren Leistungen, sondern was wissen wir von ihrer Persönlich-keit? Kennen wir diese überhaupt? Sind uns die Namen Lindbergh und Chamberlin, zu denen sich aller Wahrscheinlichkeit nach bald noch weitere gesellen werden, mehr als „Schall und Rauch“? Können wir, wenn wir an einer Gesellschaft, in der Eisenbahn, auf der Straße einem Menschen begegnen, etwa sagen: „So ungefähr stelle ich mir Lindbergh, stelle ich mir Chamberlin vor?“ Gewiß, wir haben ihre Lichtbilder gesehen und

können sagen: „Dieser Herr da gleicht dem einen der beiden Ozean-flieger.“ Aber ich meine nicht diese äußere Ähnlichkeit. Ich meine jenen charakteristischen und ausgesprochenen, jenes Unbestimmte und doch so sagen: dies ist ein Mensch von einem ganz bestimmten Typ. Kennen wir den „Typ“ des Ozeanfliegers? Wissen wir, mit dem Volkstum zu sprechen, „des Weltes Kind er ist?“ Gewöhnlich wird von den beiden tüchtigen Ozeanfliegern als von den beiden „Helden“ geredet. Aber diese Bezeichnung ist nicht sehr treffend. Menschen, die in ständiger, ganz außergewöhnliche sportliche Leistungen zu vollbringen, Leistungen, die einen bewundernswerten Wagemut, eine Kühnheit, Unerblichkeit, Ausdauer und Entschlossenheit sondergleichen erfordern, sind deswegen gleichwohl nicht eigentliche Vertreter des „Heldentyps“. Denn echtes „typisches“ Heldentum entspringt immer und notwendig einem sitt-lichen Konflikt. Die „Heldenart“ ist die Tat, die einen solchen Konflikt in einer ethisch bestimmten Handlung überwindet. Einer Handlung, die oft eine Selbstaufopferung, ja den „Untergang“ des Helden — von diesem bewußt und in sittlichem Entschluß gewollt — herbeiführt (der tragische Held). Wenn wir unsre tüchtigen und erfolgreichen Ozeanflieger gleichwohl nicht eigentlichen Helden nennen wollen, so müssen wir den „Leistungshelden“ vom eigentlichen sittlichen oder „Gesinnungshelden“ unter-scheiden. Der Gesinnungsheld wird kaum je zum „Helden des Tages“, Lindbergh und Chamberlin aber sind dies in ausgesprochenem Maße, sie sind uns „typische“ Leistungshelden.

Aber von einer andern Seite her läßt sich ihr Typ besser, klarer und schärfer fassen. Wenn wir uns die heutige Jugend ansehen, so kann es uns bei einiger Aufmerksamkeit in der psychologischen Beobachtung nicht entgehen, daß zwei ausgesprochene Eigenarten des Persönlichkeitsaufbaus, zwei „Typen“ uns dabei deutlich erkennbar werden, die oft in starker Ausprägung, manchmal nur in mehr oder weniger deutlicher Andeutung hervortreten: Den einen Typ bilden die jungen Leute mit ausgeprägtem Schönheitssinn, mit irgendwelchen künstlerischen Interessen, mit einer weitestgehenden Vorstellungsweise, in der sie alles, was sie erleben, hinein-ziehen, so daß ihnen jedes Erlebnis gleichsam ein Stück vom eignen Ich wird. Diese jungen Leute neigen oft zu Tagträumen, sind weniger wirk-lichkeitsungläubig als phantasievoll. Man erkennt sie schon äußerlich an ihrem ganzen in sich gefehrten Gebaren, das sich manchmal bis zur Weißfremdheit steigert. Vor allem aber erkennt man sie an ihren glänzenden, lebhaft belebten Augen; dem schwärzlichen, großen, hellen „Kinderauge“, mit seinem auf Unendlichkeit eingestellten Bild, dem anders der „Gegenyp“. Er bilde in allem das Gegenbild zu dem soeben beschriebenen Typ. An Stelle der künstlerischen treten irgend-weiße praktische Interessen und — vor allem und in ausgesprochenstem Maße — der Sport. Man könnte geradezu vom modernen „Sport-yp“ reden. Diese jungen Leute sind tatensam, innerlich. Sie sind bemerkenswert trefflicher in ihren Reaktionen auf Sinnesreize. Die erhöhte Erregbarkeit ihrer optisch-sensorischen Nerven und deren nachher Anschlüsse im Zentralorgan, die an die Stelle eines reichen Phantasielebens tritt, befähigt sie, auf sportlichem Gebiet jene Verfeinerung und Schlagfertigkeit zu erwerben, die den jungen Leuten des andern Typs stets unerreicht bleibt. Auch den „Sportyp“ erkennt man da, wo er rein ausgeprägt ist, sofort an der äußeren Erscheinung. Sie sind sicher im Auftreten, aufmerksam auf das, was um sie herum vor sich geht. Da sie nicht wie der andre Typ jedes Erlebnis und Ereignis, mit dem sie zu tun haben, gleich in sich hineinziehen und zu einem Stück ihres eignen Ichs machen, behalten sie den ihnen gestellten Aufgaben gegen-über jene „Objektivität“ und jenes „Pathos der Distanz“, das sie zu „Leistungshelden“ vorbestimmt. Sie sind ausgesprochene Willensnaturer im Gegensatz zum Gefühlsnaturer der andern, und das spiegelt sich schon in ihrem Auge. Dieses „Sportmann-Auge“ glänzt nicht, ist kein auf Unendlichkeit gestelltes „Kinderauge“, aber es ist ein Auge mit festem, gleichbewußtem Bild, das seinen Gegenstand fest aufs Korn nimmt.

Wer mit den Ergebnissen der modernen Typenpsychologie einigermaßen vertraut ist, hat gemerkt, daß wir hier ungefähr jenen Typengegensatz beschrieben haben, den der Marburger Biologe E. M. Jaensch be-zeichnet hat. Der B-Typ ist künstlerisch, der T-Typ sportlich ein-gestellt. Es besteht nun kein Zweifel, daß unsre tüchtigen und erfolg-reichen Ozeanflieger in ganz ausgeprägter Form den T-Typ darstellen. Dieser ist in Amerika häufiger als bei uns in Deutschland. Sollen wir dies beklagen? Wir meinen: nein! Denn so notwendig in psychologischer und so wertvoll in zivilisatorischer Hinsicht auch der T-Typ ist: nur da, wo eine Jungmannschaft bereitsteht, bei der beide Typen ungefähr gleich stark vertreten sind und sich gegenseitig in vorteilhafter Weise ausgleichen und ergänzen, ist höchste Jugendkultur zu erwarten.

Fräulein



Marga Köfner,

Braunsch. Bank u. Creditanstalt,

Braunschweig

Fr. Wilh. Pl. 1