



Clemens Peck Im Labor der Utopie

Theodor Herzl und
das »Altneuland«-Projekt

Jüdischer Verlag
im Suhrkamp Verlag

INHALT

EINLEITUNG

Utopie und Biographie 13 • *Imaginäre Gemeinschaften* 18 • *Ahasver und der Moses des Fin de siècle* 20

THEATRALISCHE SENDUNG: IMAGINATION UND KOLLEKTIV

1. **Zwischen Bühne und Zeitung: Politik als Theater** 27
Vom Dandy zum Helden: der majestätische Körper 27 • *Reisefeuilletons und Theater* 33 • *Spiel im Spiel: Theater und Leben* 38 • »*Cœur-Dame poussiren*«: *Männlichkeit* 40 • *Literarisch sachverständig* 46 • *Journalistisch schreiben, dramatisch denken* 51 • »*I am a literary man*« 58
2. **Noch einmal »Wien 1900«: Liberalismus, Arbeitshilfe und Sozialutopie** 62
Wien 1900 62 • *Der Brief an Chlumecky* 65 • *Liberalismus und soziale Frage* 69 • *Liberalismus und jüdische Frage* 74 • *Zukunft: Utopien des dritten Weges* 77
3. **Im Spiegel des Acheron – Herzl und Freud auf Junos Spuren** 80
Acheronta movebo: die Masse und das Unbewusste 80 • *Imponderabilien oder die Kunst der Verführung* 88 • *Comme un ambassadeur* 94
4. **Explosion: Dramatische Zuspitzungen in »Das neue Ghetto«** 99
Radikale Emanzipation und Duell 99 • *Historizität der Judenfrage* 105 • *Zwischen zwei Archiven* 108 • *Mit dem und gegen den Antisemitismus* 115 • *Jenseits des Duells: Übergänge* 117
5. **Die Autorschaft des »unbekannten Dichters«: Herzl, Schnitzler und Teweles schreiben einen »Verfasserroman«** 124
Schnitzler wird angeworben 124 • *Rückschläge* 127 • *Comptoir d'és-compte, Kasse 6, Fach Nr. 2* 131
6. **Träumen vom Judenstaat: Inversion und Integration** 134
Mein Sohn, der Myop 134 • *Rom und Jerusalem* 135 • *Nach dem Judenstaat ist vor dem Judenstaat* 139 • *Zwei Utopien* 144 • *Die komische Inversion des neuen Ghettos* 147 • *Universalismus + Integration = Super-Emanzipation* 151

7. Der moderne Moses: Utopie als Lenkung oder
 die »Röhre Judenstaat« 154
Negotiorum gestio auf dem Prüfstand 154 • *Pastoraltechnologie* 156 •
Acheronta movebo II 161
8. »Eine Krone für Zion« – Äußere und »innere Colonisation«
 bei Herzl und Kraus 169
Zionismus als Antisemitismus 169 • *Moderne Ahasveristen* 176 • *An-
 walt der Assimilierten* 179 • *Der Weg ins Freie* 181

ALTNEULAND I: BILDUNG UND RAUM

1. Koloniale Phantasien und Herzls Palästinareise 189
Vor der Palästina-Karte 189 • *Kakanischer Kolonialismus* 194 • *England
 oder Deutschland?* 202 • *Die zionistische Delegation in Palästina* 207
2. Utopie- und Bildungsroman: Zur literarischen Genealogie
 »Altneulands« 212
Männliche und weibliche »Formen der Mittheilung« 212 • »Ein gebilde-
 ter und verzweifelter junger Mann«: *Von Kana zu Löwenberg* 215 •
Daniel Deronda 222 • *Die Überwindung der Desillusionierung* 227 •
 »Roman« und »Leben« *im Zionistischen Tagebuch* 232
3. Navigation und Narration im vorutopischen Raum:
 Figuren, Orte, Kapitalströme 239
Friedrich Löwenberg 239 • *Jüdisches Milieu 1900 I* 244 • *Jüdisches Mi-
 lieu 1900 II* 249 • *Königshoff/Kingscourt* 252 • *Kapital* 256 • *Palästina
 1902* 258
4. Die utopische Tour 263
Die Insel, zeitlos 263 • *1923: Wien in Palästina* 270 • *Mutualismus:
 »Ordnung in der Freiheit«* 279 • *Strecken und Orte* 284
5. »Andere« Figuren: Möglichkeiten und Grenzen der
 Individualisierung 293
Ein gebildeter Araber 293 • *Die jüdische Opposition* 297 • *Happy End
 im »Strombett der Libido«* 300
6. Herzl und Hertzka: Das Raum-Zeit-Modell der
 Fortschrittsutopie 308
Die Gattungsgröße Cabet: Raum 308 • *Die Gattungsgröße Bellamy:*

Zeit 311 • Theodor Hertzka: *Liberalismus und Sozialutopie II* 314 • *Altneuland vs. Freiland* 316 • *Das Ende der Beunruhigung* 322

7. Der jüdische Robinson Crusoe – Emanzipation, Tradition und Religion 328

Erez Israel als Insel 328 • *Etwas anderes: »Das Reich Judäa im Jahre 6000«* 332 • *Gott* 336 • *»Protestrabbiner« und »upper Jews«* 340

8. Väterliche Autorität und »familiäre« Probleme: die »Altneuland«-Kontroverse 346

»Du mein liebes Buch« 346 • *Achad Haams vernichtende Kritik* 352 • *Nordaus Replik und die Folgen* 361 • *»dass es wieder hell in Eurem Sinne werde«* 369

ALTNEULAND II: WISSEN UND EXPERIMENT

1. In der nächsten Zukunft: Utopie und Technik 377

Jules Verniaden 377 • *Das Inventar von 1900* 382 • *Ingenieure erzählen* 389 • *Ein Schiff, das Zukunft heißt* 398

2. Das lenkbare Luftschiff als Medium utopischer Reflexion 404

Ein wissenschaftliches Märchen 404 • *Leichter als Luft und schwerer als Luft* 410 • *Müller und Robur* 413 • *Kraft und Bewegung* 417 • *Max Nordaus Luftschiff* 420 • *Ahasver ist gelandet* 423

3. »Jerusalem war ein gewaltiger Körper geworden« – Technik, Physiologie und Neo-Lamarckismus 426

Anthropomorphe Räume 426 • *Belebung durch Zirkulation* 428 • *Traveling light: Erbe und Erblast* 432 • *Der klinische Blick: Nordau und Mandelstamm* 436 • *»Werkmeister der Zukunft«* 439 • *Rasse und Vererbung* 443 • *Hygienopolis* 447

4. »Mikroben wollen Sie sehen?« – Zionismus, Kolonialismus und Bakteriologie 454

In Steinecks Laboratorium 454 • *Malaria* 458 • *Parasiten und Ansteckung* 461 • *Alexander Marmorek: Malaria II* 468 • *Quarantäne und Gesundheitsregime* 472

5. Exkurs: »Multiplication der Kraft« – Marmoreks Anti-Tuberkuloseserum und die Jüdische Colonialbank 477

Der Vertrag 477 • *Störungen im Labor und in der Kommunikation* 482 • *Das Serum* 489

6. Ökonomie als Kunst: Herzl, Rathenau und andere	
»Managernaturen«	495
»Blague«	495
<i>Phantasien eines Kaufmanns</i>	499
<i>Think Big: »Zur Psychologie der Trustpotentaten«</i>	506
7. »Den lebendigen Körper von einer Schlinge befreien«:	
Reine Ökonomie und Soziologie bei Oppenheimer und Herzl . . .	511
<i>Gesellschaft und Staat</i>	511
<i>Oppenheimer in Freiland</i>	513
<i>Homo le-galis vs. homo oeconomicus</i>	518
<i>Zukunftssoziologie</i>	523
<i>Abbauen</i>	527
<i>Ordre naturel</i>	530
<i>Genese des politischen Körpers</i>	535
8. Utopie und Bevölkerung: Zur Biopolitik der jüdischen	
Genossenschaftssiedlung	539
<i>Optimistische und pessimistische Soziologie</i>	539
<i>Das Unmögliche möglich machen</i>	544
»Zu sauberen, fleißigen und treuen Menschen umgestalten«	549
<i>In der »Sträflingskolonie«</i>	554
9. Utopie und Experiment: »Altneuland« als Labor	557
<i>Experiment und Experimentalanordnung</i>	557
<i>Homunculus vs. Ahas-ver</i>	560
<i>Im Labor »Altneuland«</i>	564
SCHLUSS: IN DER DUNKELKAMMER	569
BIBLIOGRAPHIE	575
Siglen	577
Primärliteratur	577
a. <i>Theodor Herzl</i>	577
b. <i>Literarische und andere Quellen</i>	578
Sekundärliteratur	587

Wie er die Kraft der Explosion übertrug, wie er die Sprenggase, bevor er sie entweichen ließ, zur Drehung und Lenkung des ganzen Fahrzeugs verwendete, das will ich Ihnen nicht auseinandersetzen. Es würde die Damen ermüden. Ich will ja auch garnicht das Luftschiff schildern, sondern das eigenthümliche Schicksal seines Erfinders.¹¹

»Vierzehn Jahre«, so der Maler weiter, »hatte Joseph Müller nachgedacht, studirt, gerechnet und versucht.«¹² Spätestens wenn beiläufig erwähnt wird, Müller sei 35 Jahre alt gewesen, als er die »Entdeckung« machte – Herzl wurde 1860 geboren, 1895 entwickelte er seine Pläne für den Judenstaat –, wird deutlich, daß Herzl auf sein eigenes Schicksal als »Erfinder« rekurriert. Setzt man auch Müllers vierzehnjährige Denk- und Versuchszeit mit Herzls Biographie in Beziehung, geht die Annäherung an die Judenfrage auf die Zeit der Lektüre Jensens und Dührings im Jahr 1882, also weit vor die zionistische »Wende«, zurück. Auch daß Müller trotz der wichtiger werdenden Versuchsarbeit rund um das Luftschiff seinem Meister »ein fleißiger Arbeiter« ist, verweist auf Herzls führende Tätigkeit in der *Neuen Freien Presse*. In bezug auf die väterliche Zensur der leitenden Herausgeber gegenüber dem Zionismus erscheint Herzls modernes Märchen auf der ersten Seite der *Neuen Freien Presse* deshalb umso intrikater.¹³

Müller wird, um alle pathologischen Assoziationen im vorhin- ein aus dem Weg zu räumen, als bescheidener und »vernünftiger Mensch« vorgestellt:

11 Ebd.

12 Ebd.

13 Anspielungen auf seine zionistische Tätigkeit und die Widerstände gegen die politische Idee finden sich mehrfach in seinen Feuilletons. Vgl. etwa aus demselben Jahr das Feuilleton »Radfahren« wiederum in bezug auf die technische Neuerung und deren »Bewegung«: »Das, wovon wir heute sprechen, ist nur eine Bewegung der Beine, leicht zu prüfen auf ihre Richtigkeit und Nützlichkeit, jedem leicht zugänglich, sichtbar, hörbar, faßbar, und dennoch war und ist sie so vielen Mißverständnissen ausgesetzt, ringt sich schwer zur Anerkennung durch. Wie ist es erst um eine Bewegung der Geister bestellt, die in ihrer Neuheit nicht gleich Jedermann einleuchtet? Muß es uns nicht zur Demut stimmen vor unerwarteten Ideen und vor Menschen, die ungebahte Wege einschlagen wollen? So wird uns dieses Fahrzeug zu einem sinnvollen Paradigma für das Schicksal der Ideen, für ihr Leiden und ihren endlichen wunderbaren Sieg.« Herzl, Theodor, »Radfahren«, in: *Neue Freie Presse*, I. II. 1896, S. 4.

Das zeigte sich am besten an der Art, wie er selbst später von seiner Erfindung sprach. Er wollte sie rein zufällig gemacht haben, es wäre eigentlich gar nicht sein Verdienst, er sei nur im Herumtappen darauf gestoßen. [...] Es war vorläufig nur das einfache Prinzip, das er hatte, gleichsam die Melodie; aber er wußte auch sofort die ganze Instrumentirung, er ahnte die herrliche Aufführung und den Rausch, den Jubel der Menge voraus.¹⁴

Nachdem er die ersten Pläne und Berechnungen für das lenkbare Luftschiff beisammen hat, tritt Müller nun vor seinen Meister, von dem erwartet wird, »einen öffentlichen Aufruf zur Beschaffung der Kosten«¹⁵ zu erlassen.

Denn es war ein großer Betrag erforderlich, ungefähr zwei Millionen Gulden. Es mußte nämlich eine eigene Fabrik zur Herstellung der einzelnen Bestandtheile gebaut werden. Ferner waren besondere Laboratorien für die Erzeugung der Sprengstoffe nöthig. Kurz und gut, zwei Millionen, anders ging es nicht.¹⁶

In Anbetracht der ausführlich referierten Reaktionen Moritz Benedikts und Eduard Bachers sowie weiterer Vertreter des assimilierten Bürgertums ist die Aufnahme von Müllers Plänen durch den Meister in Herzls Feuilleton nicht schwer auszurechnen: »Der Meister lachte ihm ins Gesicht: er möge sich diese Narrheit aus dem Kopfe schlagen, das sei eine vollkommen verrückte Geschichte, auf die kein denkender Mensch jemals eingehen werde.«¹⁷ Während der beschämte Ingenieur nun nach anderen Mitteln zur Realisierung seiner Pläne sucht, »war es in der Werkstatt ruchbar geworden, daß Joseph Müller übergeschnappt sei.«¹⁸ Die tägliche Arbeit ist ab diesem Zeitpunkt von dem Hohn der Kollegen begleitet, vergleichbar Herzls Tagen als »jüdischer Robinson Crusoe« in den Redaktionsstuben der *Neuen Freien Presse*. Wenig später wird Müller zu seinem Meister gerufen, wo ihn dann jene Diagnose ereilt, die Herzl gegenüber Bismarck prophezeit hatte:

14 Herzl, »Das lenkbare Luftschiff«, S. 28.

15 Ebd., S. 29.

16 Ebd.

17 Ebd.

18 Ebd.

[E]s waren zwei fremde Herren da, die vom lenkbaren Luftschiff gehört hatten und mit ihm reden wollten. Bereitwillig und feurig setzte Joseph Müller ihnen Alles auseinander. Die Sache gefiel ihnen sichtlich, und sie baten ihn, sie zu begleiten. Er stieg in ihren Wagen, und sie fuhren mit ihm nach dem Irrenhause. Es gab dort noch andere Erfinder von lenkbaren Luftschiffen, und Joseph Müller befreundete sich mit ihnen herzlich und überlegen. Er hörte ihre kranken Reden geduldig an. Seinen eigenen Fehler hatte er rasch eingesehen: ein Erfinder, wie er, durfte keine heftigen Aufwallungen haben; denn wer etwas Großes plant, dem nehmen die Menschen Alles übel.¹⁹

Wieder »genesen«, macht sich Müller daran, seine »Einbildungskraft herunterzuschrauben«, um ein »nützliches Mitglied der menschlichen Gesellschaft zu werden«.²⁰ Nach seiner Entlassung widmet er sich lebenspraktischeren Erfindungen der allernächsten Zukunft: So erfindet er ein Sparbügeleisen für Schneider, eine »selbstthätige Bremse für Eisenbahnen«, einen »unzerreißbaren Gummischlauch für Fahrräder«, schließlich eine Gasglühlampe, die ihm zwei Millionen Gulden und »Weltruhm« einbringt, und zuletzt »gewaltige Lokomotiven«.²¹ Als Millionär zieht sich Müller nun aus der Öffentlichkeit auf die Kykladen zurück. Bei dieser Gelegenheit bestellt er beim Maler »Wandfüllungen« für sein Boot »Aegaeon«, auf das der Binnenerzähler schließlich gemeinsam mit wenigen anderen zu einer Fahrt zu den griechischen Inseln eingeladen wird.

Unterwegs erzählte er [Müller; Verf.] uns seine Geschichte. Er habe ein glücklicher Erfinder sein wollen, nicht einer der Märtyrer des Fortschrittes, die man ihr Lebenlang quält, und darum sei er den praktischen Weg gegangen, vom Korkzieher bis zur Lokomotive. Nachts langten wir vor der Insel an. Auf der Höhe des Felsens bemerkten wir die Umrisse von Gebäuden, und aus mehreren glänzte elektrisches Licht. Joseph Müller bat uns, zur Ruhe zu gehen; er selbst fuhr im Boot ans Land. Wir Drei plauderten aber noch ein Stündchen auf dem Verdeck. Plötzlich, gleichzeitig stießen wir alle Drei einen Schrei aus. Die dunkle Vordermauer des einen Gebäudes dort oben war gesunken, eine Lichtfluth sprang auf das Meer hinaus, und durch die weite Oeffnung stob, rauschte, sauste et-

19 Ebd., S. 30.

20 Ebd., S. 31.

21 Ebd.

was Großes mit glühenden Augen ins Freie. Es war schon in der Nacht verschwunden, ehe wir zur Besinnung kamen und erschüttert ausriefen: »Das Luftschiff!«²²

LEICHTER ALS LUFT UND SCHWERER ALS LUFT. – Am nächsten Tag besteht die Möglichkeit zur Besichtigung der »Halkyone«, wie Müller sein lenkbares Luftschiff nennt:

In dem Gebäude, das dicht am steilen Abhange des Felsens lag und einem Bootshause ähnelte, ruhte die »Halkyone« auf eisernen Schienen. Ihre Form war etwa die einer Libelle, ihre harten Bestandtheile waren aus Aluminium, die weichen aus hundertblättriger weißer Seide.²³

Hatte Herzls mehrfacher Einsatz des lenkbaren Luftschiffs bisher kaum konkrete Gestalt angenommen, läßt sich die Halkyone eindeutiger im zeitgenössischen Horizont flugtechnischer Ingenieurskunst verorten. Mit dem gegenüber Bismarck erwähnten »lenkbaren Luftballon« befand sich Herzl noch auf der Spur vom anfänglich »starren Luftschiff« des Ungarn David Schwarz, dessen Patent Graf Ferdinand von Zeppelin erworben hatte, hin zum wasserstoffbetriebenen »lenkbaren Luftfahrzeug«, an dem Zeppelin seit 1895 arbeitete.²⁴ Mit dem Hinweis auf die Libellenform, den Hügel als Startplatz und die eisernen Schienen wird die Genealogie der Entdeckung allerdings gewechselt – hin zu den Flugversuchen Otto Lilienthals und der Gebrüder Wright.²⁵ Auch Müllers Studien an Vögeln rücken die Figur des unglücklichen Ingenieurs

22 Ebd., S. 32.

23 Ebd., S. 33.

24 Vgl. Landes, David S., *The Unbound Prometheus. Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present*, Cambridge 1969 und Metz, *Ursprünge der Zukunft*, S. 278 f.

25 Vgl. Metz, *Ursprünge der Zukunft*, S. 280 f. Zur »Flugmaschine« von Wilbur und Orville Wright bemerkt Metz: »Der Doppeldecker besaß keinen Rumpf und der Pilot lag in der Mitte des Geräts, das von Schienen aus startete. Die Lenkung erfolgte durch Verdrehung der Tragflächen zur Quersteuerung sowie ein Seitenleitwerk zur Steuerung von Kurven. Damit hatten sie die drei von ihnen erkannten Grundprobleme des Motorflugs gelöst: die Konstruktion von Tragflächen, die den erforderlichen Antrieb ermöglichten, die Verwendung eines Motors, der bei geringem Gewicht eine große Leistung erbrachte und die Steuerbarkeit des Fluggeräts.«

mit Pioniergeist in die Nähe Lilienthals.²⁶ Nach Lilienthal hielt die Wiener Öffentlichkeit vor allem der österreichische Ingenieur und Klavierbauer Wilhelm Kress in Atem. Sein Wasserflugzeug mit Vier-Zylinder-Motor und kombiniertem Steuerknüppel kam 1901, also zwei Jahre vor den Gebrüdern Wright, bei einer Bruchlandung im Wienerwaldsee zu Schaden.²⁷

An diesen Koordinaten läßt sich ablesen, daß Herzl eine Obsession für die aktuellen flugtechnischen Diskussionen entwickelt hatte und auch mit Grundsatzfragen wie jener des »Leichter-als-Luft«- oder »Schwerer-als-Luft«-Prinzips vertraut war. Während im ersten Fall davon ausgegangen wurde, daß der Flugkörper wie beim Ballonflug leichter als Luft sein muß, ging man auf der anderen Seite vom Vogelflugprinzip aus. Damit rückt nicht die Schwere des Flugkörpers, sondern die Frage der Krafterzeugung in den Fokus. Herzl partizipierte allerdings eher an publizistischen und literarischen Popularisierungsvarianten dieses Diskurses als an den Debatten aeronautischer Gesellschaften. Im älteren Diskursfeld des aeronautischen Kollektivsymbols »Ballon«²⁸ ergeben sich nun mit dem mechanischen Vogelflugprinzip neue Anknüpfungspunkte. Jürgen Link hat auf die Binarität hingewiesen, die sich in der politischen *subscriptio* des Ballonsymbols im 19. Jahrhundert zwischen revolutionärer, träumerischer und restaurativer, realistischer Aufladung des Ballons zeige. Die von Link beschriebene politische Opposition läßt sich auf eine vertikale Ebene übertragen: Während das affirmativ-revolutionäre Verständnis des Ballons den »Fesseln« der Gravität zu entfliehen sucht und in die Höhe strebt, akklamiert die skeptisch-restaura-

26 Vor allem mit dem Vorbild des Vogelflugs argumentierte Lilienthal Anfang der 1890er Jahre »unzeitgemäß« gegen die Weiterentwicklung der Ballonluftfahrt: »Die Nachahmung des Segelflugs muss auch dem Menschen möglich sein, da er nur ein geschicktes Steuern erfordert, wozu die Kraft des Menschen völlig ausreicht.« Lilienthal, Otto, *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst. Ein Beitrag zur Systematik der Flugtechnik*, Berlin 1889.

27 Vgl. Anonym, »Dynamisches Fliegen«, in: *Neue Freie Presse*, 3. 4. 1901, S. 13.

28 Link, Jürgen, »Einfluß des Fliegens! – Auf den Stil selbst!« Diskursanalyse des Ballonsymbols«, in: *Bewegung und Stillstand in Metaphern und Mythen*, hg. von Jürgen Link und Wulf Wülfing, Stuttgart 1984, S. 149 ff.