

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Volksfreund. 1901-1932 1909

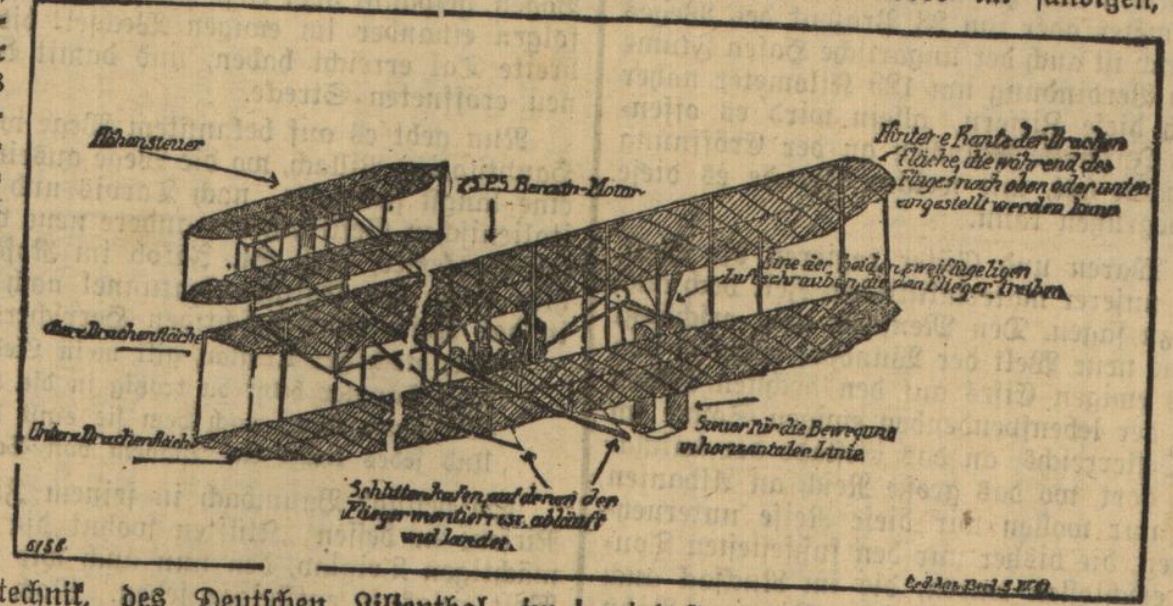
155 (8.7.1909) Unterhaltungsblatt zum Volksfreund, Nr. 55

Unterhaltungsblatt zum Volksfreund.

Nr. 55. Karlsruhe, Donnerstag den 8. Juli 1909. 29. Jahrgang.

Der Drachenflieger der Gebrüder Wright.

In kurzer Zeit werden bekanntlich die weltbekanntesten Flugtechniker Gebrüder Wright auf Veranlassung und auf Kosten eines Berliner Zeitungsverlegers in Berlin die ersten Flugversuche mit ihrem Apparat in Deutschland unternehmen. Aus diesem Anlaß ist es gewiß unseren Lesern erwünscht, ein genaues Bild der Flugmaschine kennen zu lernen, wie es unsere Abbildung bietet. Zur Veranschaulichung des Verständnisses haben wir die Erklärung der einzelnen Teile des Apparates im Bilde selbst angebracht. Die Flugmaschine der Gebr. Wright ist ein Drachenflieger mit Doppeldeck, dessen Konstruktion dem Vorbilde des leider verunglückten Vahnbrechers auf dem Gebiete der Flugtechnik, des Deutschen Bienthal, im wesentlichen nachgearbeitet sind. Während die meisten Drachenflieger Anlaufvorrichtungen auf Rädern haben, fehlen diese bei den Wrights, das sogenannte Startpylon. Dies besteht aus einem kleinen Turm für das 700 Kilogr. schwere Fallgewicht und einer etwa 30 Meter langen hölzernen Ablaufschiene. Gegen diese Anordnung



ist vielfach der Einwand erhoben worden, daß sie umständlicher sei, als die Montage auf Rädern. Die Gebrüder Wright bestreiten das. Sie meinen, diese Gegenstände seien leicht zu beschaffen oder zu improvisieren; dagegen vermöge man schwer, auf Räder gefetzte Flugmaschinen bei unebenem Boden oder im sandigen, weichen Lande anlaufen zu lassen. Der Haupteinwand gegen die Starteinrichtung scheint von militärtechnischer Seite zu kommen. Sie meint, die Starteinrichtung erschwere die Verwendung der Wright'schen Flugmaschine im Kriege. Entweder werde sich diese Einrichtung im Kriegsfall schwer oder gar nicht beschaffen lassen oder es werde mindestens viel kostbare Zeit verloren gehen. Diese Einwände verdienen ohne Zweifel Beachtung und Wilbur Wright hat sie auch beachtet, denn er unternahm kürzlich in Rom Flugversuche ohne Starteinrichtung, die ihm auch gelangen, wenn er von feuchten, glatten Rasen aufsteigen konnte. Jedenfalls ist aber der Wright'sche Flugapparat eine äußerst interessante Erfindung, dessen ersten Flügel in Deutschland man mit Interesse entgegensehen darf.

Zeppelin.

Residenz Karlsruhe
Des Morgens in der Frühe
Fuhr Zeppelin
Ueber die Stadt dahin.

Auf dem Balkone ich stehe,
Wie bezaubert ich sehe,
Was Menschheits Geist und Hand
Für ein stolzes Werk erfand.

Gleitend auf Geisterflügeln,
Dazu die Propeller sungen,
Ein begeistertes Vieh
Durch die Seele mir zieht.

Und wie durch sauberen Flor
Schaut kaumend mein Aug' empor,
Gleich mit dem Lachentusch
Den Segler im stolzen Flug.

Denn schon am Himmelsthor,
Sieht Deutschlands größter Sohn,
Auf seiner kühnen Bahn,
Wohl niemand ihm folgen kann.

Wenn in des Zeiten Fluß,
Die Chronik manch' Namen dußt,
Schreißt über sie oben hin
"Craf Zeppelin".

Die neue Caubahn.

Von Max Winter, Wien in der "Münch. Post".
In der Entwicklung des Verkehrs ist das wichtigste Stück der Entwicklung des Menschengeschlechtes zu sehen. Je mehr Schienenstränge die Welt umspannen, je mehr Telegraphen- und Telephondrähte über die Ebenen, durch die Täler und über die Berge laufen, je mehr Schiffe und je schneller sie die Ozeane durchkreuzen, desto näher werden sich die Menschen gebracht. Die drahtlose Telegraphie und das lenkbare Luftschiff, die beide uns die Entfernungen noch wesentlich kürzen werden, und die uns ungeahnte Möglichkeiten der Annäherung der Menschen eröffnen, sind ja noch zum Teil Zukunftsmusik. Aber greifbar für unsere Zeit sind die Eisenbahnen als Einiger der Menschheit. Ein gut Stück nach vorwärts in dieser wichtigsten Richtung menschlicher Kultur werden uns auch die neuen Alpenbahnen bringen, deren letzte Strecke am 5. Juli feierlich eröffnet wurde.
Die im Zuge der neuen Alpenbahnen nötig gewordenen Verbindungen zwischen Oberösterreich und Steiermark, zwischen Kärnten und Krain und Krain und dem Küstenlande sind längst schon Gemeingut von Nord und Süd geworden. Ein letztes, und zwar das für München wichtigste Stück der Bahn, war noch nicht dem Gesamtnetz einverleibt. Dieser Schlüsselstein, die Tauernbahn, ist nun in den Bau gefügt worden. Vor Eröffnung der Alpenbahnen war die Entfernung von München nach Krietz 745 Kilometer, vom 5. Juli ab beträgt sie nur 571 Kilometer, d. h. um 174 Kilometer weniger oder um 237 Kilometer weniger als nach dem Ebnathen Gomburg. Eine Weg-

hatte auch einen zweiten Teil der „Gedichte eines Lebendigen“. Hier antwortete er Freiligrath, der einige Jahre vorher gefungen hatte:

Der Dichter steht auf einer höheren Warte
Als auf den Finnen der Partei

in einem prächtigen Gedicht, das folgendermaßen schließt:

Ihr müßt das Herz an eine Karte wagen,
Die Ruhe über Wolken ziemt euch nicht;
Ihr müßt euch mit in diesem Kampfe schlagen,
Ein Schwert in eurer Hand ist das Gedicht.
O wählt ein Banner und ich bin zufrieden,
Ob's auch ein andres als das meine sei;
Ich hab' gewählt, ich habe mich entschieden,
Und meinen Lorbeer flechte die Partei.

Nach mehreren Reisen ließ sich Herwegh mit seiner Frau dauernd in Paris nieder. Er trat mit vielen ihm sympathischen Menschen in Verkehr, unter anderen mit George Sand, Dezanger, Viktor Hugo, Karl Marx. Er lebte in glücklichster Ehe, wurde Vater mehrerer Kinder und trieb mancherlei Studien. Insbesondere beschäftigte er sich unter Anleitung Karl Vogts viel mit Naturwissenschaft. Kleinere Reisen mit und ohne seine Frau unterbrachen den Pariser Aufenthalt. Herwegh lebte damals in materiell gesicherten Verhältnissen. Später allerdings änderte sich dies. 1848 war er Augenzeuge der Februarrevolution in Paris. Als nun auch in Deutschland die Revolution ausbrach, sammelte Herwegh ein Freiwilligentorps von 4000 bis 5000 deutschen Arbeitern, die in Paris lebten, die er notdürftig, auch von der französischen Regierung, allerdings recht mäßig unterstützt, ausstattete. Mit dieser Truppe wollte er der deutschen Revolution zu Hilfe eilen. Auf dem Marsche gegen die deutsche Grenze schmolz der Haufen stetig zusammen, bis er zuletzt nicht viel über 600 Mann betrug. Eigentlich kam er nie in eine Schlacht. Herwegh mußte schließlich froh sein, sich mit seiner Frau durch Flucht retten zu können. Daß er sich unter dem Spritzleder eines von seiner Frau geleiteten Wagens versteckt habe und so entkommen sei, wird nun als eine böswillige Erfindung klar erkannt. Die Geschichte, ins Komische und Lächerliche gewendet, hat Herweghs Ansehen viel geschadet.

Er lebte zunächst wieder in Paris, ging aber 1849 nach Genf, nachdem er auch in Frankreich politisch verdächtig geworden war. Seine Frau war mit den Kindern in Paris zurückgeblieben. In Genf lernte er die schöne und geistreiche Frau des russischen Revolutionärs Alexander Herzen kennen und zwischen diesen beiden feingefühlten Menschenkindern entspannt sich ein Leidenschaftsroman, der für alle Beteiligten schließlich schmerzvoll war. Er dauerte nicht lange, und wie Herzen seiner Frau, so verzieh Emma ihrem Manne, zu dem sie 1861 zurückkam. Sie lebten nun von 1851 bis 1868 in Zürich. Er war in beständigem persönlichen und schriftlichen Verkehr mit bedeutenden Männern, wie Feuerbach, Moleschott, Richard Wagner, Franz Liszt, Ferdinand Lassalle und vielen anderen. Je weniger er produzierte, desto mehr suchte er in sich aufzunehmen. Moleschott sagte von ihm:

„Er war auf jedem Gebiet des Wissens zu Hause, frei von Fachschranken, die für so viele ein Scheuler sind und von anderen um so eifriger aufgepflanzt und um so eifriger berrammelt werden, damit sie auf dem beschränkten Felde desto erfolgreicher die Alleinherrschaft erstreben können. Bei Herwegh hatte jene allgemeine Bildung nicht zur Oberflächlichkeit, wohl aber zum Ebenmaß, zum Zueinanderklängen von Kunst und Wissenschaft, zwischen Anschauung und Grundrissen, und keine Höhen anerkennend, sprach er, der Dichter, ist das entscheidende, zusammenfassende Wort.“

Auch dieses Urteil eines guten Beobachters zeigt auf das innere Wesen Herweghs hin, das ihn nicht zu einem Manne der Tat prädestinierte. Seine revolutionäre Bestimmung und seine feine Lebensführung standen in einem freilich nur äußerlichen Gegensatz. Schon Ende der fünfziger Jahre kam er in finanzielle Bedrängnis. Wahrscheinlich wollte oder konnte sein Schwiegervater nicht mehr wie bisher unterstützend eingreifen.

Als nach dem Jahre 1866 eine allgemeine Amnesie den politischen Verbannten die Rückkehr nach Deutschland ermöglichte, ließ sich Herwegh in Baden-Baden nieder. Hier beschäftigte er sich mit Shakespeare-Übersetzungen und schrieb für

deutsche und französische Zeitungen. Sein Paß gegen Preußen blieb unverändert. Darin machte auch das Jahr 1870 keinen Wandel. Am 7. April 1875 starb er, 58 Jahre alt. Seine Frau ging mit ihren Kindern nach Paris zurück und starb dort am 24. März 1904, fast 87 Jahre alt. Sie ist begraben neben ihrem geliebten Mann zu Vevay in der Schweiz, wohin Herweghs Leichnam seinem Wunsche entsprechend gebracht worden war. Bis an ihr Lebensende lebte sie dem Andenken ihres Mannes. 1877 hatte sie die seit den „Gedichten eines Lebendigen“ entstandenen und überall zerstreuten Gedichte Herweghs unter dem Titel „Neue Gedichte“ herausgegeben.

Aus den Witzblättern.

„Wegendorfer Blätter“.

(Aus der Reise-Nummer.)

Entgegenkommend. — „Sie, warum steht denn auf Ihrer Speisekarte Hans mit Jurkenfalsch?“ — „Wissen S', daß es bö Herrschaften aus Berlin besser verstehgen.“

Im Gebirgshotel. Kellner: „Ich rate Ihnen, meine Herrschaften, die Speisen gleich zu bezahlen; in der Hochsaison steigen nämlich bei uns fortwährend die Preise.“

Im Gebirge. Führer: „Hier hört die Vegetation auf, fünfhundert Meter höher 's Bier, und noch fünfhundert Meter höher sogar die Ansichtskarten!“

Unterschied. Großstadtkinder (auf dem Lande): „Papa, hier riecht man ja die Luft gar nicht!“

Sein Pech. „Allemal, wenn ich eine Kunstreise nach München mache, wird eine Bierreise draus!“

Reiseglossen.

Der Reisezeitung kurzer Schluß:
Das Reisen ist ein Hochgenuß
Für den, der nie sich läßt verleiten,
Zu sehn die — Sehenswürdigkeiten!

Wenn Gott will rechte Gunst erweisen,
Läßt er dasheim, wenn alle reisen.

Steige nie in ein Kupee, in dem eine junge, hübsche Dame allein sitzt, denn Du kannst nie wissen, ob es nicht Deines zukünftige Frau ist.

- Was man alles in die Sommerfrische mitnehmen muß:
- Einen Regenschirm.
 - Noch einen.
 - Einen zum Herzeißen für Besuche.
 - Frau und Kinder.
 - Gummischuhe.
 - Einen Winterfahrplan.
 - Ein Kistchen Dreipennig-Zigaretten als Präsent für den Logiswirt.
 - Insektenpulver (wegen der Mücken).
 - Sechs Dutzend Keschentlicher nebst Schmapfenwatte.
 - Alles verfügbare Bargeld.
 - Das bekannte Buch: „Wie werde ich lustig?“
 - Gier, Dultex, Käse, Kartoffeln und sonstiges Nützliches, was man auf dem Lande nur schwer erhält.
 - Eine tüchtige Krabbürste.

Was man wieder mitbringt

- Sein Geld.
- Seinen Schwiegerjohn.
- Eine exzotische Nase.
- Frau und Kinder.
- Die Dreipennig-Zigaretten.
- Die Schwiegermutter.
- Das bekannte Buch: „Wie werde ich lustig?“

C. A. Seunig.

...zung, die bei dem schon vor dem Bau der Alpenbahnen ziemlich großen Wechselverkehr zwischen der Adria und Bayern als ganz beträchtlich gilt. Schon 1900 kamen 82 000 Tonnen Güter von Triest nach Bayern und von Bayern zu dem Adriahafen, womit Bayern im Verkehr der deutschen Staaten mit Triest an der Spitze marschierte. So drückte sich schon damals noch der geringe Entfernungsunterschied von 63 Kilometern zwischen Triest und Hamburg aus. Mit der Eröffnung der Tauernbahn wächst dieser Unterschied auf 237 Kilometer an und damit ist der Vorteil für Bayern, sich des südlichen Hafens zu bedienen, in augenfälliger Weise gegeben. Auch im Vergleich mit Venedig kommt Triest in Vorteil. Früher war Venedig um 173 Kilometer zu München näher, als der österreichische Hafen, heute ist Triest um 1 Kilometer näher. Gleich weit war früher die Entfernung von München nach Triest und Genua, nach dem Adria- und nach dem Mittelmeerhafen waren 451 Kilometer zu überwinden. Heute ist Triest um 174 Kilometer oder um 23 Prozent des Weges näher gerückt. Endlich ist auch der ungarische Hafen Fiume mit Hilfe der neuen Verbindung um 129 Kilometer näher als vordem. Durch diese Rissen allein wird es offenkundig, welche hohe Interesse München an der Eröffnung der neuen Tauernbahn hat, mit welcher Freude es diese neue Verbindung begrüßen kann.

Aber nicht nur Waren und Güter regieren die Welt, ein wenig haben in unserer materialistischen Zeit doch auch noch die Menschen zu sagen. Den Menschen aber erschließt die Tauernbahn eine neue Welt der Wunder; reichend von der Erstarrung des ewigen Eises auf den höchsten Höhen der Tauern bis zu der lebenspendenden ewigen Sonne im äußersten Süden Oesterreichs, an das Gestade der dalmatinischen Gewässer, dort, wo das große Reich an Albanien stößt. Im Fluge nur wollen wir diese Reise unternehmen, in neue Welten, die bisher nur den festesten Touristen oder denen erschlossen waren, die im Knacksack auch eine tüchtige Geldtasche mitführen konnten. Die neue Bahn beginnt bei Schwarzach-St. Veit. Bis zu dem Weltkurort Gastein fuhr noch bis im September 1905 der Postwagen, auf dem schon unsere Urgroßväter zu den heilbringenden Quellen gehumpelt waren, die dort, freilich nur zum Gebrauch für eine sehr, sehr exklusive Gesellschaft und nicht zum Gebrauch für die ganze leidende Menschheit aus der Erde springen. Seit zwei Jahren aber halten die Züge in der Endstation Gastein, der Endstation der ersten Teilstrecke der Tauernbahn, die nun ganz eröffnet worden ist.

Im Zuge der Tauernbahn, die so recht eigentlich erst hier beginnt, treten uns deutlich drei Etappen vor Augen: der Nordaufstieg von Schwarzach bis Wöckstein, die Scheiteltrecke, die durch den 8550 Meter langen Tauernstunnel führt, und der Südaufstieg von Mallnitz am südlichen Mundloch des Tauernstunnels bis zur Südbahnstation Spital a. d. Drau—Müllstättersee. Schon auf dem Nordaufstieg, der über zwei Steilrampen und eine Hochstaltrecke überwunden wird, treten uns grandiose Bilder entgegen. Ehe wir uns dem Dunkel der Röhre anvertrauen, sehen wir Wöckstein vor uns mit seinem auf eine Erdwelle gestellten eigenartigen Kirchlein und mit seinem hochaufragenden Hintergrunde, von dem die Firne der Anfolgergruppe herniederleuchten. Hier war durch 7½ Jahre der Hauptkampfplatz der Tausende von Menschen, die den Weg durch den Berg bahnten, durch die Gamskar Spitze, die sich ihnen trotzig entgegenstellte. Der Mensch blieb Sieger in dem Kampfe mit den Naturgewalten, die von ihm entfesselt, sich seiner zu erwehren suchten. Gegen den kolossalen Wasserandrang, der in einer Septembernacht des Jahres 1904 bis auf 4000 Sekundenliter stieg, hatten sie zu kämpfen, und mit der Spitze, die infolge der hohen Ueberlagerung des Gebirges im Firnschollen der Scheiteltrecke das Thermometer bis auf 33 Grad Celsius trieb und auch Wurfgeschosse lösten sich vom Berg, der den Menschen hindern wollte, zu zerfließen, was Jahrmillionen gekostet hatten. Von den Wänden lösten sich ohne vorherige Anzeichen plötzlich Platten von beträchtlicher Größe und von einer Stärke bis zu 150 Millimeter und fielen unter donnerähnlichem Krachen, das schaurig durch den Berg flog, zur Erde. Wehe dem Menschen, der ahnungslos eben im

Dunkel des Weges kam! Er wurde niedergeschmettert und fiel als Opfer des Ringens der Menschen mit den Naturgewalten. Der Wöcksteiner Friedhof birgt viele kleine Steinkreuze, welche die Namen derer nennen, die hier auf dem tödlichsten Schlachtfeld der Arbeit gefallen waren. Dumpf brausend rollt der Zug durch die enge Röhre, und da wir, vom Dunkel umfungen, nichts zu schauen finden, gedanken wir derer, die hier gefallen sind. Wimmten später grüht uns die heiße Sonne Karntens, und nun geht es über Gräben und Schluchten, über Bachläufe und zerklüftete Halben an den Steillehnen der Berge, und durch die Berge den fruchtbaren Niederungen des Drautales zu. Kaum eine Eisenbahnstrecke Europas vereinigt auf so kurzer Bahn so unendliche technische Schwierigkeiten, wie sie hier zu überwinden waren. Der ganze Südaufstieg der Tauernbahn ist ein einziges Meisterwerk der österreichischen Eisenbahntechnik, die in Ehren bestanden hat. Mächtige Eisenkonstruktionen, schwindelnd hohe Brücken, Kühne Bogen, gespannt über tiefe Klüften, Viadukte und Galerien folgen einander im ewigen Wechsel, bis wir endlich das breite Tal erreicht haben, und damit die Endstation der neu eröffneten Strecke.

Nun geht es auf bekanntem Wege weiter, zunächst zur Hauptstation Villach, wo die Wege auseinandergehen. Der eine längst gebahnte nach Tarvis und Pontafel zu den italienischen Gefilden, der andere neue vorbei an dem stillen Faakersee, nach St. Jakob im Rosenbachtal und von hier durch den Karawantentunnel nach Obertrain, damit in das Reich eines mächtigen Herrschers.

Dir, mächt'ger Triglav, gilt mein Lied, mein Grüßen!
Drei Häupter hebst du trotz in die Höh'
Wie jener Gott, nach dem sie einst dich hießen.
Und jedes trägt ein Diadem von Schnee.

So besingt Baumbach in seinem Platorog den stolzen Niesen, in dessen „Klüften wohnt die graue Sage“, den mächtigen Triglav, den nun auch wir freudig der kleinen Welt ringsum entfeinden sehen. Noch einmal müssen wir ins „Loch“, wie die Tunnelbauer die Röhren nennen, die sie durch die Berge treiben. Der Wöckseintunnel, der durch den mit Edelweiß übersäten Cerna Pfist, durch den schwarzen Berg führt, nimmt uns auf und dann fassen wir dem Monzo entlang, schon umfungen von dem heißen Werben der südlichen Sonne, der alten Heilstadt Görz zu und in derselben Stunde noch fliegt der trunkene Blick über den Spiegel der blauen Adria.

Zit uns Triest nicht Zielpunkt, sondern Ausgangsstation, so harren unser erst recht viele Wonnen. Auch wir Oesterreicher haben ja unser von ewiger Sonne umspültes Gestade, unsere Riviera, zu der allerdings noch immer nicht, so blendende Reize sie auch hat, die Welt in Scharen pilgert. Die Bocce di Cattaro und Ragusa an der Südspitze Dalmatiens nehmen den Vergleich mit dem Schönsten auf, das irgendwo in der Welt an meerumspülten Landschaften existiert. Und köstlicher Wein gedeiht da unten, und um Weihnachten reifen in den Gärten die goldgelben Drangen und tausendfältige Farbenpracht umfängt uns. Süße Früchte der Sonne werden uns kredenz und das Del der dalmatinischen Olive sucht seinesgleichen. Dazu ungehobene Schätze im Meere selbst. Die besten Edelfische der Adria, der Branzino, Dentale, Orada und wie sie alle heißen, wo werden sie sonst gefangen, als in den stillen Buchten der dalmatinischen Inselwelt? Schon den alten Römern und später zur Blütezeit der venetianischen Kultur boten diese Städte und Inseln den Dogen und ihrem Hofstaat Ruheplätze und Erholung. Altväteriens Riviera ist versunken und im Laufe der Jahrhunderte verschollen, aber geblieben sind die herrlichen Baumwerke, die venetianischer Reichtum hier der Welt geschenkt hat, und viele davon ganz unberührt und geblieben sind die herrlichen Gestade.

So eröffnet die Tauernbahn nicht nur volkswirtschaftliche Perspektiven, sie führt uns auch in ein Land der Sonne, das bisher von dem großen Strome des modernen Weltverkehrs fern ablag. Groß war die gestellte Aufgabe, mühselig und langwierig das Wert. Freuen wir uns, daß es so gut gelungen ist und daß wir mit zu Nutznießern dieses neuen Kulturwerkes werden können.

Georg Herweghs Leben.

Daß nun von Herwegh eine fast lückenlose Sammlung seiner Produktionen erschienen ist, darf mit Freuden begrüßt werden.*) Zudem ist der Preis so fabelhaft billig, daß zu erwarten steht, daß diese Ausgabe eine enorme Verbreitung findet. Der erste Teil enthält die „Gedichte eines Lebendigen“. Weitergegeben ist eine Biographie Herweghs vom Herausgeber, ferner ein Bild und eine Skizze des Dichters. Der zweite Teil umfaßt Gedichte und kritische Aufsätze aus den Jahren 1839 und 1840. Die Sachen dieses zweiten Bandes hätte man fast als verschollen ansehen können, obgleich gerade die profaischen Beiträge für das Bild des Dichters nicht ohne Bedeutung sind. Der dritte Teil umfaßt die „Neuen Gedichte“, die zuerst in verschiedenen Zeitungen und Zeitschriften zerstreut erschienen und erst nach Herweghs Tode von seiner Frau gesammelt und herausgegeben worden sind. Diesem Teil sind Anmerkungen zu allen drei Teilen beigegeben, sehr gewissenhaft gearbeitet und sehr dankenswert. Ein alphabetisches Verzeichnis der Gedichte nach Anfängen und Ueberschriften macht den Schluß. Man wird sagen dürfen, daß diese Ausgabe eine abschließende ist.

Ihr Erscheinen rechtfertigt es, daß, so bemerkt die „Wiener Arbeiterzeitung“, eine Arbeiterzeitung sich Georg Herweghs erinnert. Er ist ein Sänger der Revolution nicht nur, er hat zu einer Zeit schon, als das noch nicht so einfach war, die Rolle des modernen Proletariats begriffen und er hat diesem jenes prächtige soziale Revolutionslied gedichtet: „Wel' und arbeit' ruft die Welt.“ Auch noch mit so manchem anderen Gedicht lebt er im Herzen des revolutionären Proletariats. Der Arbeiter ist nun in der Lage, sich um geringes Geld den schönen Band zu kaufen und zu seinen Wägen zu stellen. Er wird ihn oft und oft in die Hand nehmen und wieder und wieder lesen, bis er gewiß viele der Gedichte wird auswendig können. So hat er an dem Buche eine Quelle dauernder und echter Freude. Es gibt ihm in vollendeter künstlerischer Form Gedanken, die ihn unaufhörlich bewegen.

Im ganzen darf wohl auch gesagt werden, daß der Herausgeber in dem „Lebensbild“ und in den Anmerkungen und Kommentaren nach Unparteilichkeit trachtet. Als neudeutscher „Reichspatriot“ und Realpolitiker muß ihm Herweghs politische Unerschrockenheit unverständlich bleiben. Trotzdem verliert er nie den Respekt vor dem Künstler, und auch dort, wo er mit Recht auf mancherlei Schwächen Herweghs hinweist, geschieht es ohne hämische Gehässigkeit. Da er vermutlich irgendwo Privatbogensatz ist, hat er damit alles und mehr geleistet, als man billigerweise fordern kann.

Georg Herwegh wurde am 31. Mai 1817 zu Stuttgart als Sohn eines Gastwirts geboren. Er wuchs in dürftigen Verhältnissen heran. Aus der Kindheit des Knaben erzählt die Mutter, daß er „bleich, schlank, leicht erregbar und von außerst zarter Gesundheit gewesen sei, daß er stets große Freude an der Natur bezeugt, auch viel Liebe zu den Tieren gehabt, daß er leidenschaftlich gern gelesen, nie unbeschäftigt gewesen sei, aber stundenlang still in einer Ecke habe sitzen können, ohne ein Wort zu reden und doch habe man seinen dunklen, glänzenden Augen das Sinnen und Denken ansehen können“. Er studierte das Gymnasium und verließ mit 18 Jahren einer schweren Nervenkrankheit (Weißkranz). Doch scheint er völlig geheilt worden zu sein. Schon als Seminarist in Maulbronn fing er zu dichten an. Sein Mathematik-Professor sagte zu ihm: „Herwegh, Sie dichtet viel und denken wenig.“ Auf der Universität zu Tübingen, die er 1835 bezog, studierte er Theologie. Aus dem berühmten „Stift“ wurde er wegen „unehrlicherlei Benehmens“ ausgeschlossen. Er wendete sich dem Hus zu, um aber schon 1837 die Unübersicht ganz zu verlassen und sich einem freien Literatenleben zu widmen. August Bernald nahm sich seiner an und verschaffte ihm eine kleine Stelle bei der Redaktion der in Stuttgart erscheinenden „Europa“. Hier erschienen seine ersten Gedichte. Er gab bald diese Stelle auf, um einen erhaltenen buchhändlerischen Auftrag gemäß eine Uebersetzung der Werke Ramartines zu übernehmen. In einem Jahre arbeitete

er fünf Jahre. Er arbeitete mit dem Herausgeber in der Schweiz. Er konnte sich nur eben knapp durchbringen. Meist arbeitete er an der „Deutschen Volkshalle“ mit, einem liberalen Blatt, das von dem bekannten Dr. Wirth herausgegeben wurde (in Belleme bei Konstanz). In diesem Blatt pflegte er, wie wir sagen würden, das literarische Feuilleton. Außerdem steuerte er auch Gedichte bei. Die von ihm gelieferten Arbeiten in der „Volkshalle“ wurden 1845 gesammelt besonders herausgegeben. Sie bilden den zweiten Band dieser Ausgabe. Da der Band von 1846 längst verschollen war, so bildet dieser zweite Teil eine völlige Wiederentdeckung. Aus diesen literarischen Beiträgen spricht schon der tabulare Polistiker. In Emmishofen lernte ihn Johannes Scherr kennen. Er sagte u. a. von ihm:

„Ich habe nie einen Menschen gekannt, der das mehr en bagatelle behandelt hätte, was man im gemeinen Leben Existenz nennt. Sorglos lebte er, für seine Person, die Gegenwart hin, trach ihre Rosen und schaute sorglos in die Zukunft.“

Vielleicht ist diese treffende Charakteristik der eigentliche Schlüssel für die im späteren Leben Herweghs oft hervortretende Passivität seines Wesens. Er war im Grunde bei allem Feuer, bei aller Leidenschaftlichkeit seiner Natur eine beschauliche Persönlichkeit. Diesen Grundzug konnte er nie überwinden und machte daher oft den Eindruck der Trägheit. Von Emmishofen wendete er sich nach Zürich, wo sich August Follen seiner annahm. Im Hause Follens schrieb er nun die Gedichte, die 1841 in „Literarischem Comptoir“ in Zürich und Winterthur als die „Gedichte eines Lebendigen“ erschienen. Sie machten großes Aufsehen und schon 1843 erschien die 6. Auflage. Das war für eine Sammlung lyrischer Gedichte ganz ungewöhnlich. Das Buch wurde in Preußen sofort verboten. Weibel richtete gegen Gottfried Keller an Herwegh ein Gedicht, die Zeitungen und Zeitschriften äußerten sich, kurz, der Erfolg war ein vollständiger. Er war zum Glück nicht bloß moralisch, er brachte Herwegh auch ein tüchtiges Stück Geld ein. 1841 reiste Herwegh nach Paris und lernte dort u. a. auch Heine und Dingelstedt kennen. Beachtenswert ist eine Aeußerung dieses über ihn: „Herwegh hat eine Zukunft, wenn Deutschland eine Revolution erlebt, sonst nicht.“ Paris enttäuschte ihn. Er fand nicht den revolutionären Geist, den er suchte. Er kehrte 1842 nach Zürich zurück. Hier wollte er den „Deutschen Boten aus der Schweiz“ in eine allgemeine deutsche Monatschrift umpandeln.

Um die neue Zeitschrift einzuführen und Mitarbeiter zu gewinnen, wollte nun Herwegh eine Reise durch Deutschland machen. Nachdem allerlei Pöschwierigkeiten überwunden waren, machte sich Herwegh auf die Reise, die für ihn zu einem Triumphzug durch ganz Deutschland wurde. Sie ging über den Rhein nach Berlin und nach Ostpreußen. In seinem Lieberbuch hatte er auch ein freimütiges Gedicht veröffentlicht: „An den König von Preußen.“ Dieses veranlaßte eine Audienz bei König Friedrich Wilhelm IV. Wie sie auslauge gekommen, ist unaufgeklärt. Ebensovienig Sicheres wissen wir über den Inhalt der Unterredung. Infolge einer Veröffentlichung über die Unterredung, als deren Quelle man Herwegh vermutete, trat eine allerhöchste Verstimmung ein, die sich in einem Verbot der von Herwegh zu leitenden Zeitschrift für Preußen, bevor sie noch erschienen war, in wenig nobler Weise äußerte. Dieses Verbot traf Herwegh in Königsberg. Er setzte sich hin und schrieb dem König einen fastigen Brief, der gewiß ohne sein Zutun, wahrscheinlich durch seine Königsberger Freunde, denen er ihn wohl mitgeteilt hatte, in der „Leipziger Allgemeinen Zeitung“ veröffentlicht wurde. Die Antwort darauf war Herweghs Ausweisung aus Preußen. G. Lardel, der Herausgeber der Werke Herweghs, verurteilt natürlich den Brief und gibt dem König recht. Ein Unbefangener wird den Brief treffend und den König heillos finden. In Berlin hatte Herwegh seine Lebensgefährtin gefunden, Emma Siegmund. Sie war seiner würdig. Nach Zürich zurückgekehrt, wurde auch hier Herwegh von den herrschenden Konservativen ausgemieden. In Baden in Margau wurden Georg und Emma am 8. März 1843 getraut. Der Plan des „Boten“ blieb unausgeführt. Dagegen stammt aus dieser Zeit eine bei O. Wigand in Leipzig anonym erschienene Schrift Herweghs: „Georg Herwegh und die literarische Zeitung“, eine Streitschrift gegen einen Angriff. Warum hat der Herausgeber diese, wie er selbst sagt, „seltsame“ Schrift nicht auch in seine Ausgabe aufgenommen? Herwegh bewant

*) Herweghs Werke in drei Teilen. Herausgegeben und mit Einleitungen und Anmerkungen versehen von Hermann Lardel. Berlin, Leipzig, Wien, Stuttgart. Deutsches Verlagshaus Bong u. Komp. 1. Teil, CIV, 162 Seiten, 2. Teil 219 Seiten, 3. Teil 211 Seiten. Alle drei Teile in einem Ganzleinenband gebunden 2 Mk.