

(Nachdruck verboten.)

1) Pelle der Eroberer.

Roman von Martin Andersen Nexö.

Autorisierte Uebersetzung von Mathilde Mann.

1.

Es war am ersten Mai 1877 in der ersten Morgen-
dämmerung. Von der See kam der Nebel dahergefegt mit
einer grauen Schleppe, die schwer auf dem Wasser lag. Hin
und wieder zuckte es darin; er wollte sich lichten, schloß sich
aber wieder und ließ nur so eben ein Stückchen Strand mit
zwei alten Booten zurück, die mit dem Boden nach oben lagen;
der Steben eines dritten Bootes und ein Stück Mole ragten
ein paar Schritte seitwärts aus der trüben Luft auf. In be-
stimmten Zwischenräumen glitt eine flache Welle graublau
aus dem Nebel hervor, leckte über den rasfelnden Strand-
kies hin und zog sich wieder zurück; es machte den Eindruck,
als liege ein großes Tier dadrin in der Nebelmasse ver-
borgen und schlecke nach Land.

Ein paar hungrige Krähen hatten sich auf einem
schwarzen, aufgeblähten Gegenstand da unten niedergelassen
— vielleicht war es der Kadaver eines Hundes. Jedesmal,
wenn das Wellenschlecken vorglitt, flogen sie auf und hielten
sich ein paar Ellen in der Luft schwebend, die Beine senk-
recht auf die Beute zu ausgestreckt, als hingen sie unsichtbar
daran fest. Wenn dann die See weiter zurückseufzte, ließen
sie sich herabfallen und bohrten den Kopf tief in das Ras
hinein; die Flügel aber hielten sie nun hoch ausgebreitet,
bereit, bei dem nächsten Schlecken aufzuliegen. Das wirkte
mit der Regelmäßigkeit eines Zeitmaßes.

Ein Ruf zitterte über den Hafen hin, und nach einer
kleinen Weile hörte man den schweren Laut von Rudern, die
über einem Bootsrunde arbeiteten. Der Laut entfernte sich
ferwärts und hörte schließlich ganz auf. Aber dann begann
eine eiserne Glode zu arbeiten, das mußte auf der äußersten
Mole sein. Und aus der Tiefe heraus, wo die Ruderschläge
verschwunden waren, antwortete ein Nebelhorn. Sie fuhren
fort, einander zu antworten mit einem Zwischenraum von ein
paar Minuten.

Die Stadt war nicht zu sehen, hin und wieder aber wurde
die Stille da oben von den eisernen Absätzen an den Holz-
schuhen eines Stein- oder Kaolinarbeiters auf dem Stein-
pflaster zerspalten. Der scharfe Takt war lange zu hören,
bis er plötzlich um irgendeine Ecke verschwand. Dann wurde
eine Tür geöffnet und es erklang ein kräftiges Morgen-
gähnen, jemand machte sich daran, den Bürgersteig zu fegen.
Fenster wurden hier und da aufgerissen und verschiedene
Laute zogen hinaus als Gruß in den grauen Tag. „Du
S'wein, hast Du Dich schon wieder naß gemacht!“ schrie eine
scharfe Frauenstimme; man hörte kurze, durchdringende
Klapse und das Weinen eines Kindes. Ein Schuster fing
an, Leder zu klopfen, nach einer Weile fiel er mit dem Gesang
eines christlichen Liedes im Takt zu der Arbeit ein:

„Nur eins hat Wert auf Erden, liebe Brüder:
Das Lamm, das aller Welken Sünde trug.“

Die Melodie war einem von Mendelsohns Liedern ohne
Worte entnommen.

Auf der Bank unter der Kirchenmauer saß die Mann-
schaft eines Bootes und starrte weitsichtig nach der See
hinaus. Vornübergebengt sahen sie da, die gefalteten Hände
hingen zwischen den Knien herab, sie rauchten aus ihren
kurzen Pfeifen. Alle drei hatten Ringe in den Ohren gegen
Erkältung und andere Krankheiten, und nahmen genau die-
selbe Stellung ein — als sei der eine bange, sich auch nur im
geringsten von dem anderen zu unterscheiden.

Ein Reisender kam oben vom Hotel herabgeschlendert
und ging zu den Fischern hin. Er hatte den Kragen über
die Ohren herausgezogen und froh zusammen in der Morgen-
kälte. „Ist hier irgend etwas los?“ fragte er höflich und
nahm die Mühe ab. Seine Stimme klang morgenheiser.

Einer von den Fischern bewegte die Faust ein klein wenig
in der Richtung auf die Kopfsbedeckung zu, es war der Vor-

mann der Bootsbesatzung. Die anderen starrten unerschütter-
lich geradeaus mit verschlossenen Mienen.

„Ich meine nur, weil es läutet und das Lotsenboot da
draußen liegt und tutet,“ wiederholte er. „Wird vielleicht
ein Schiff erwartet?“

„Das kann ja sein; das kann einer ja nie wissen!“ an-
wortete der Bootssteuerer unzugänglich.

Der Fremde machte ein Gesicht, als sei er Gegenstand
einer groben Unerschämtheit, aber er besann sich. Es war
ja nichts weiter als diese gewöhnliche Geheimnisfrämerei —
eingewurzeltos Mißtrauen gegen alles, was nicht ihren eigen-
en Dialekt sprach und genau so aussah wie sie selber. Sie
sahen da und waren inwendig unruhig, trotz des hölzernen
Neußern, schielten verstohlen zu ihm hinüber und wünschten
ihn weit weg. Er bekam Lust, sie ein wenig zu peinigen.

„Herr Gott, ist es vielleicht ein Geheimnis?“ sagte er
lachend.

„Ne, nich' daß ich wüßt,“ antwortete der Fischer mürrisch.

„Ja, ich verlange natürlich nichts für umsonst! Das
Maulwerk wird ja wohl auch abgenutzt, wenn man es auf
und zu macht. Wieviel pflegen Sie zu bekommen? Er
griff nach dem Geldbeutel, jetzt war es seine Absicht, zu be-
leidigen.

Die anderen Fischer warfen dem Bootssteuerer ver-
stohlene Blicke zu: „Wenn der Mann bloß nich' aus'n Ruder
läuft!“

Der Bootssteuerer nahm die Pfeife zwischen den Zähnen
heraus und wandte sich an seine Kameraden: „Ja, was ich
schon vorhin sagt', was das anbetrifft, so könn'n welche Leute
rumroisen und mit allens schwachern, was es auch is'.“ Er
zwinckerte ihnen mit den Augen zu, der Ausdruck in seinem
Gesicht war verschlagen. Die Kameraden nickten; sie ergötzten
sich, der Handelsreisende konnte es ihren törichten Mienen
ansehen.

Er war rasend, hier stand er und wurde wie Luft be-
handelt und diente ihnen trotzdem zum Gespött. „Zum Teufel
auch, Kerls, habt Ihr denn nicht soviel gelernt, daß man höf-
lich auf eine höfliche Frage antwortet?“ sagte er empört.

Die Fischer sahen ihn an, sie hielten stumme Berat-
schlagung ab.

„Ne, aber ich will Sie man sagen, mal eins muß er ja
doch kommen, sollt ich meinen,“ sagte der Bootssteuerer
endlich.

„Was für ein er, zum Ruduck auch!“

„Der Dampfer, sollt ich meinen. Und das pflegt ge-
wöhnlich so um diese Zeit zu sein. —

„Natürlich — das versteht sich,“ höhnte der Reisende.
„Aber ist es nun auch ratsam, so laut davon zu reden?“

Die Fischer hatten ihm den Rücken zugewendet und
standen da und wühlten in ihren Pfeifen.

„Hier bei uns sind wir nich' so offenmündig wie gewisse
andere Leute, und darum verdienen wir unser Brot doch,“
sagte der Bootssteuerer zu den anderen. — Sie brummten
etwas Beifälliges.

Der Fremde schlenderte den Hafenhügel hinab, die
Fischer sahen ihm erleichtert nach. „So 'n Bengel!“ sagte
der eine. „Der wollt' sich machen. Aber Du gabst es ihm
gründlich, da kann er lange an schlucken!“

„Ja, weiß Gott!“ entgegnete der Bootssteuerer mit
Selbstgefühl. — „Der feine Dreck, da muß einer sich am
meisten vor hüten.“

In der Mitte des Hafenhügels stand ein Gastwirt und
gähnte draußen vor seiner Tür. Dem wiederholte der
Morgenwanderer seine Frage und erhielt sofort Antwort —
der Mann war Kopenhagener.

„Ja, sehen Sie, wir warten auf den Dampfer, der heut
mit 'ner gewaltigen Ladung Sklaven aus Ystad kommt.
Billiges Arbeitsvieh, will ich Ihnen sagen, das von Schwarz-
brot und salzenen Seringen lebt und für dreie arbeiten kann.
Sie sollten, weiß Gott, mit 'n glühenden Eiszapfen auf 'n
Nabel gepreßt werden, das sollten sie — und die Bauern-
biester ebenfalls. — — — 'N kleiner Bitterer auf'n nuch-
ternen Magen gefällig?“

„Nein, ich danke, lieber nicht — so früh.“

„Na, nich' für ungut. Aber auf so wenig kann ich wir-
lich nich' rausgeben.“

Unten auf dem Hafensplatz hielten schon eine Menge Bauernwagen, und jeden Augenblick kamen neue von oben heruntergerollt, in voller Fahrt. Die Neuangekommenen lenkten ihr Gespann so weit wie möglich nach vorn vor, untersuchten mit kritischem Blick die Pferde ihrer Nebenmänner und setzten sich dann hin, um noch ein wenig zu nicken, zusammengefunken, den Pelzfragen in die Höhe gezogen und einen großen klaren Tropfen unter der Nase. Böllner in Uniform und Loffen, die ungeheuren Pinguinen gleichen, schlenderten unruhig umher, spähten über den See hinaus und lauschten. Jeden Augenblick wurde auf der äußersten Mole mit der Glode geläutet, und das Luthorn des Loffenbootes antwortete von irgendwoher draußen aus dem Nebel über der See — mit einem langgezogenen, häßlichen Tuten wie von einem kranken Tier.

„Was, zum Teufel, war denn das?“ fragte ein Bauer, der eben gekommen war, und griff erschreckt in die Bügel. Die Furcht teilte sich von ihm den Pferden mit; sie standen da und zitterten, den Kopf hoch erhoben, und lauschten angespannt mit fragender Angst in den Augen auf die See hinaus.

„Ach, das war man bloß die Seeschlange, die ein bißchen jammerte,“ sagte ein Zollbeamter. „Die leidet bei diesem nebligen Wetter immer an Winden — sie ist ein Wind-schluder, will ich Ihnen sagen.“

Die Böllner steckten die Köpfe zusammen und grinsten. Muntere junge Seeleute in blauen Anzügen und weißem Sakstuch gingen umher und streichelten die Pferde oder fittelten sie mit einem Strohhalm in der Nase, damit sie sich bäumen sollten. Wenn die Bauern aufwachten und schalten, lachten sie vergnügt und fangen:

„Dem Seemann ist beschieden
Gar viel mehr Pein als Glück, Glück, Glück!“

Ein großer Lotse in isländischer Jacke und Fausthandschuhen fuhr unruhig umher, ein Sprachrohr in der Hand, und brummte wie ein nervöser Bär. Von Zeit zu Zeit kroch er auf den Molentopf hinaus, setzte das Sprachrohr an den Mund und brüllte über das Wasser hinaus: „Hört — Ihr — etwas?“ Das Brüllen ritt lange auf den langen Dünungen auf und nieder; hier drinnen hinterließ es ein drückendes Schweigen. Und plötzlich kam es von oben her aus der Stadt zurück als unförmliches Rallen, das die Leute zum Lachen brachte.

„Nei—n“, erklang es nach einer kleinen Weile dünn und langgezogen aus der Tiefe. Und man hörte von neuem das Horn tuten, ein langer, heiserer Laut, der sich mit den Dünungen ans Ufer wiegte und gurgelnd in dem Wellengeplätscher an dem Bollwerk und den Pfählen barst.

Die Bauern befanden sich im Grunde außerhalb des Ganges, sie schliefen oder saßen da und wippten mit der Peitsche, um die Zeit hinzubringen. Aber alle anderen waren in Spannung. Allmählich hatte sich eine ganze Menschenmenge am Hafen versammelt: die Fischer, Seeleute, die noch nicht verheuert waren, und kleine Handwerksmeister, die die Unruhe aus der Werkstatt vertrieben hatte. Sie kamen mit ihren Schurzjellen herbeigerannt, um atemlos die Sachlage zu bereden; sie gebrauchten seemannische Ausdrücke, die meisten von ihnen waren in ihren jungen Jahren zu See gewesen. Die Ankunft des Dampfers war immer ein Ereignis, das die Menschen am Hafen versammelte; aber heute hatte er die vielen Menschen an Bord, und es war schon eine Stunde über die Zeit hinaus vergangen. Der gefährliche Rebel verlich der Spannung Hochdruck; aber je mehr Zeit verging, um so mehr wich die Spannung einer dumpfen, gedrückten Stimmung. Der Rebel ist der ärgste Feind des Seemannes, und es lagen viele unheimliche Möglichkeiten vor. Bestenfalls war das Schiff wohl zu weit nordwärts oder südwärts auf Land gestossen und lag nun irgendwo da draußen auf der See und brüllte und lotete, ohne daß es den Mut fassen konnte, sich zu rühren. Dann alich der Kapitän einem Unwetter, und die Matrosen sprangen wie die Raketen. Stopp! — Langsam voraus! — Stopp! — Langsam zurück! Der erste Maschinenmeister stand selbst an der Maschine und war grau und runzelig vor nervöser Spannung. Da unten in der Maschine, wo sie gar nichts wußten, horchten sie sich die Ohren aus dem Kopf heraus ohne allen Nutzen; aber oben auf Deck war jeder Mann um das U. b. n. besorgt. Der Ruder-

gast beobachtete die lenkende Handbewegung des Kapitäns, so daß ihm der Schweiß aus den Poren quoll, der Ausguckmann auf der Back starre und lauschte in den Nebel hinein, bis er sein eigenes Herz schlagen hörte, jeder Mann auf Deck zappelte förmlich. Und die Dampfpfeife tutele warnend. — Aber vielleicht lag das Schiff schon auf dem Grunde des Meeres.

(Fortsetzung folgt.)

Martin Anderfen Nexö.

„Pelle, der Eroberer“, unser neuer Roman, ist das erste große proletarische, epische Kunstwerk, das ein Proletarier geschaffen hat. In vier Bänden, von denen zunächst der erste hier erscheint, sind die Jugend, die Lehrjahre, die Kämpfe, die Erfolge und Hoffnungen des modernen Proletariats in der Entwicklung und dem Leben einer Einzelgestalt verkörpert.

Der dänische Verfasser gibt im folgenden auf unseren Wunsch einen Abriss seines Lebens und Schaffens.

Ich bin 1869 in Kristianshavn geboren, dem ältesten Arbeiterstadtteil Kopenhagens — im Hofgebäude, in einem der obersten Stockwerke, von wo man nur Ausschaut auf den Himmel hat und auf eine endlose öde Brandmauer, auf der die Feuchtigkeit große phantastische Landarten gezeichnet hat, die von seltsamen Ungeheuern mit Rückenwanzern oder unzähligen Gliedern bereist werden — von Planerassen und Tausendfüßern. In einer solchen Bodenkammer läuft die Dachrinne dicht vom Fenster vorbei; es sammelt sich nach und nach Erde darin an, die Vögel tragen Samen herzu — und eines Tages schießt vor den erstarrten Augen des Kindes eine grüne Pflanze empor. Und wenn diese Augen zum Himmel hinaufstarrten, so schwebt hoch oben die gewaltige, vergoldete Kugel der Erlöserkirche. — Meine Mutter sagt freilich, ich könne unmöglich noch etwas von all dem wissen; ich war nämlich erst zwei Jahre alt, als wir in eine andere Wohnung zogen. Und doch sieht es in mir und macht die Höfe um die Erlöserkirche für mich zur intimsten Welt.

Ueberhaupt reicht mein Gedächtnis weit zurück. Ich glaube, dies Gesicht wird den Kindern der Armut mit in die Wiege gelegt — das Leben ritt ihnen früh unvergängliche Schrammen ein.

Mein Vater war Steinbrucharbeiter und Pfasterer, Mutter fuhr mit dem Handlaren umher und verkaufte Früchte, Obst und dergleichen. Wir waren eine große Kinderdick (ich bin der vierte von elf Geschwistern) und lebten in sehr ärmlichen Verhältnissen, obwohl die ganze Familie arbeitete. Armut und angestrengte Arbeit sind die herrschenden Mächte in der Welt meiner Kindheit. Ich habe gearbeitet, seit ich kriechen konnte — trug Zeitungen aus oder sammelte Späne auf den Bauplätzen und verkaufte sie an Herrschaften. Eine Zeitlang war ich auch Kindermädchen bei meiner halbjährigen Schwester, vom frühen Morgen bis zum Abend, wenn die Mutter auswärts arbeitete. Ich war damals wohl fünf bis sechs Jahre alt, und diese Arbeit erscheint mir heute noch als die beschwerlichste, die ich jemals verrichtet habe.

Ich hatte schon thätig mit anpacken müssen und ein paar arge Prüffe bekommen — mehr, als einem Kinde gut sind — als wir in meinem neunten Jahre nach Vornholm zogen — in die Heimat meines Vaters; Mutter's Familie stammte aus Deutschland. Auch hier mußte gehörig mitangefaßt werden, aber bei der Arbeit lernte ich um Vornholms ichöne Natur kennen — zur Winterzeit, wenn ich mit Vater im Steinbruch arbeitete, und im Sommer, wenn ich auf den großen Feldern vor Nexö das Dorfvieh hütete.

Nach meiner Konfirmation diente ich ein Jahr als Bauernknecht, wanderte dann nach Rönne und ging zu einem Schuhmacher in die Lehre. Sechs Jahre blieb ich bei diesem Handwerk und lernte seltsame, alt-hodische Menschen und Verhältnisse kennen; dann konnte ich das Stillsitzen nicht länger aushalten und nahm Arbeit als Maurerhandlanger.

Ich arbeitete beim Bau einiger Fabrikschornsteine und einer Granitkirche mit; bei der letzteren Gelegenheit lernte ich einen deutlichen Arbeiter kennen, den man hatte kommen lassen, um die farbigen Fensterarbeiten im Chor einzusetzen. Er war ein glühender Anhänger der Internationale und erweckte in mir das Bewußtsein des Proletariats. Als er abreiste, umarmte er mich weinend und legte mir ans Herz, wenn ich einmal ein Dichter werden würde, der unteren Klasse treu zu bleiben. Wenn ihm diese Reizen vor Augen kommen sollten und er sich noch an die Kirche von Destermarie erinnern kann und an den Sommer 1891 und den krauslöppigen Burschen, der für ihn Bier geholt hat, dann wird er hierdurch erfahren, daß ich meine Pflicht erfüllt habe.

Im Winter, wenn die Maurerei ruhte, besuchte ich die Volkshochschule von Astor, und von dort aus bekam ich eine Stelle als Lehrer. Des Nachts mußte ich mir die Fächer aneignen, in denen ich am Tage unterrichtete; und ich füllte mich außerordentlich glücklich bei diesem Leben zwischen Büchern und Kindern. Mein Gesundheitszustand hatte von jeher viel zu wünschen übrig gelassen, ohne daß das Dasein jemals Rücksicht auf diesen Umstand genommen hätte; jetzt endlich übermannte mich die Krankheit im Ernste. Ich fiel einer heftigen Zwerchfellentzündung zum Opfer und stand lange Zeit mit dem einen Fuß im Grabe — aufgegeben von allen. Wenn ich dennoch nicht starb, so hatte ich das sicher ausschließlich dem

Umstände zu verdanken, daß ich nicht wollte! Ich hatte meinen bösen Anteil vom Leben bekommen — den Anteil, der dem Armen stets sicher ist, und klammerte mich krampfhaft ans Dasein, um auch ein wenig des Guten zu erfassen.

Als ich zu guter Letzt so weit war, daß ich mich wieder von der Stelle bewegen konnte, nahm die Witwe des Dichters Wolbeck mich ins Haus. Sie pflegte mich ein halbes Jahr und im Herbst 1894 zog ich gen Süden, ausgestattet mit 400 Mark, die sie mir verpfändet hatte und die ich sorgfältig auf dem bloßen Körper verwahrte. Zwanzig Monate schweifte ich in Italien und Spanien umher, lebte unterm Volke, schaffte mir meine Lungentransparenz vom Galje und erkrankte anstatt dessen an Ruhr, schrieb Artikel — und hatte glücklicherweise nie Geld genug, heimzukehren.

Man hat mich oft gefragt, was mir die Feder in die Hand gedrückt und mich zum Dichten getrieben hat. Ja, wer kann sehen, was unter der Erde vorgeht, wo der Baum seine Wurzeln hat? Nur soviel weiß ich, daß die Sonne des Südens mich überwältigte — mich, der immer frierend auf der Schattenseite gesessen hatte, ohne deshalb besonders bitter zu werden — und daß ich sehr litt bei dem Gedanken an alle die, die daheim in Kälte und Finsternis saßen und froren. Ich kannte ja ihr hartes Schicksal nur allzu genau und begann, es in mehreren Erzählungen diastereisch auszugestalten. Aber der Stoff war neu und schwer, vom Leben und von ideo Menschen mußte ich bedeutend mehr als von der Literatur; und ich mußte mir selber eine Form erlärmpfen. Es dauerte daher einige Jahre, bis ich mit diesen Erzählungen in Ordnung kam und mein erstes Buch veröffentlichen konnte („Schatten“, 1898). In den folgenden Jahren schrieb ich dann eine Reihe von Büchern, die hauptsächlich das trübe Dasein des niederen Volkes behandeln, und bei deren Niederschrift ich unsäglich zu leiden hatte. Aber diese Arbeit mußte getan werden; es ist notwendig, daß einer der Gesellschaft auch die unbarmherzigen Wahrheiten sagt; und wer ist geeigneter dazu als der, der das Elend bis auf den Grund kennen gelernt hat?

Wäre es nicht überhaupt ein Fluch, der Dichter der unteren Klasse zu sein, wenn nicht über unserer Gesellschaftsschicht das schwebte, was die anderen Utopie nennen! Welcher Weg des Entsezens wäre nicht die Wanderung der Armen durch die Wüste — wenn ihnen nicht die Feueräule voranginge: — Wie leicht und froh ist die Bewegung! Der Arme legt sich nicht hoffnungslos zum Sterben in den Sand — er wandert, und draußen, in der Verlängerung der Mariaroute liegt das Land des Glüdes.

Von diesem trotz aller Mühsal und aller Widerwärtigkeiten glücklichen Marsche handelt „Pelle der Eroberer“. Dieser Roman, der hiermit der deutschen Leserschaft vorgelegt wird, ist die Frucht meiner Arbeit in den letzten sechs Jahren.

Wer Pelle ist? Du und ich und wir alle, die aus der Tiefe kommen und emporsteigen, um teilzunehmen an dem neuen Tag. Zuvor war er das armseligste Geißköpf, das die Erde gesehen, jetzt ist er der Held in dem großen Roman des Lebens, und die ganze Welt schenkt ihm Beachtung. Alles das hat er selber zu Wege gebracht, und darum ist er nun diastereisch verehrt worden! — Pelle ist der nackte Mensch, der die Welt erobert; einen Helden, so arm an äußerem Glanz, hat man noch nie gesehen! Er hat nichts zu verlieren, nur alles zu gewinnen; er ist der Proletarier, der nedend dem Nichts entspringt und von der Zukunft Besitz ergreift. Darum ist er trotz aller Not ein Prinz des Glüdes, und sein Zuname konnte wohl nicht anderes sein als „der Eroberer“.

Das Werk ist das Epos der Arbeiterbewegung, der Sang von der unerwüßlichen Wanderung der Massen, um das Glüdsland zu finden, wo selbst der Geringste seinen Anteil am Leben hat, die Dichtung von ihrem Zug: vom Lande zur Provinzstadt und weiter zur Hauptstadt hin, wo ihnen Halt geboten wird und sie ihren Kampf aufnehmen. So weit begleitet sie mein Buch — bis an die Tore des gelobten Landes. Noch ist der große, entscheidende Kampf ums Reich ja nicht gekämpft, und „Pelle der Eroberer“ ist kein Versuch, Zukunftsrätsel zu lösen. Diese Dichtung soll die Scharen an die lange Fahrt erinnern und an ihr Ziel — und ihnen den rechten Kampfmuth geben.

Schnelle Fahrt!

Als bei einem Wettbewerb, der zwischen den ersten Lokomotiven der Welt in England angestellt wurde, die Stephenson-Maschine eine Stundengeschwindigkeit von 58 Kilometern erreichte, und damit alle anderen Konkurrenten schlug, da galt diese Schnelligkeit als etwas ganz Außerordentliches, man wunderte sich, daß der Führer und Heizer der Lokomotive überhaupt mit dem Leben davongekommen waren, die Maschine hatte nämlich diese Probefahrt allein und ohne Wagen gemacht. Die „Gelehrten“ der damaligen Zeit warnten eindringlich vor der Bemühung der Eisenbahn, denn nach ihrer Ansicht war eine solche grenzenlose Geschwindigkeit dem menschlichen Organismus sehr schädlich.

Allerdings so unrecht hatten die Herren nicht, denn die damaligen Waggons waren meistens offen und den Rutschen nachgebildet, so daß die Insassen einen scharfen Luftzug auszuhalten hatten. Nach Inbetriebnahme der Nürnberg-Fürther Bahn begann die Eisenbahn ihren Siegeszug durch die ganze Welt; in Deutschland war es zuerst Vorfing, dessen Werke sich des Lokomotivbaues bemächtigten und mit größtem Erfolg betrieben.

Die Geschwindigkeit der Schnellzüge, denn diesen sollen diese

Zeiten gewidmet sein, betrug noch in den sechziger Jahren im Durchschnitt 65 Kilometer, dann stieg sie allmählich bis auf 75 mit dem Maximum von 80 Kilometern. Nach einer jahrzehntelangen Ruhepause bemächtigte sich die Elektrotechnik des Lokomotivbaues und begann den Elektromotor mit vielem Geschick in den Dienst der Eisenbahn zu stellen. Diese Bemühungen der großen Elektrizitätsgesellschaften spornen nun auch die alten Lokomotivfabriken zu fieberhafter Tätigkeit an. Ein öffentlicher Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen schnellfahrender Lokomotiven hatte großen Erfolg und heute stehen die Dampflokomotiven auf einer Höhe der Wirtschaftlichkeit und Schnelligkeit, daß die elektrischen Wagen wenigstens in Hinsicht auf Rentabilität weit zurückbleiben.

Dieser Entwicklung des Maschinenbaues folgend wurde die Geschwindigkeit der Schnellzüge in besonderen Fällen und auf besonderen Strecken bis auf 110 Kilometer in der Stunde erhöht.

Selbstverständlich kann diese Schnelligkeit nur auf geraden Strecken erreicht werden, denn die Kurven unserer Linien sind leider nicht für solche Geschwindigkeiten eingerichtet und der noch außen drängende Seitendruck der Maschine würde die an der Außenliege liegende, nicht genügend überhöhte Schiene in kurzer Zeit zerstören. Die Leistungsfähigkeit der Lokomotivmaschine als solcher ist aber mit der Abisolierung von 110 Kilometern noch lange nicht erschöpft, die Probefahrten haben ergeben, daß auf einigermassen gerader Bahn Schnelligkeiten bis zu 150 Kilometer und darüber ohne Gefahr für die Maschine erzielt werden können.

Zu einer solchen Probefahrt lade ich jetzt die Leser ein.

Die Lokomotive, die zum ersten Male Zeugnis von ihrem Können ablegen soll, steht unter Dampf, der schon über 14 Atmosphären hat und unter schneidendem Pischen die Ventile zu heben incht, Führer und Heizer unterziehen noch einmal die äußeren beweglichen Teile des Triebwerkes einer Revision, hier wird schnell noch geschmiert und dort prüfend der Schlüssel angelegt, um den Anzug der Schrauben und Muttern zu kontrollieren.

Unser Prüfling ist eine Schnellzugmaschine allerneuester Konstruktion, sie hat Schmidtschen Ueberhitzer, ist mit Verbundeinrichtung versehen, hat vier Zylinder, je einen großen und einen kleinen auf jeder Seite, so daß die kleinen also außen liegen und die großen innen. In die äußeren kleinen Zylinder tritt der Dampf zuerst, arbeitet hier und tritt dann direkt in den dazu gehörigen großen, den Niederdruckzylinder, er arbeitet hier noch einmal, und zwar mit derselben Energie als wie im Hochdruckzylinder, und tritt dann erst in das Freie. Durch diese Anordnung wird die Wärme und Spannkraft des überhitzten Dampfes soweit als nur irgend möglich ausgenutzt und somit nicht nur Heizmaterial, sondern auch Wasser gespart. Die moderne Lokomotive ist deshalb imstande, Strecken von über 400 Kilometer ohne Anhalten zurückzulegen, weil ihre Kohlen und Wasservorräte reichlich so lange aushalten.

Die Zeit drängt zur Abfahrt. Wir steigen auf und stellen uns etwas hinter dem Führer und dem Heizer in dem geräumigen und gut geschützten Führerstand auf. Der Maschine sind zwei lange D-Zug-Wagen angeluppelt, hierdurch wird die Fahrt glatter, d. h. das Schleudern und Schlingern der Maschine tritt nicht so sehr zutage. Ein Signalfiff, der Arm des Semaphors geht in die Höhe und gibt uns die Strecke frei. Langsam öffnet der Führer den Regulator, ein singendes Geräusch hervorströmend strömt der entfesselte Dampf in die Zylinder und langsam drehen sich die vier großen miteinander gekuppelten Treibräder, während die vier kleinen, vorn unter der Rauchkammer zu einem besonderen Drehgestell vereinigten, sowie auch die beiden der unter dem Führerstand angeordneten Lenkstöße sofort ein schnelleres Tempo einschlagen. Die Kondensationskühne der vier Zylinder werden geöffnet und zischend strömt ein Gemisch von Wasser und Dampf in das Freie, die ganze Lokomotive in eine weiße Wolke hüllend. Das sich anfangs in den Rohrleitungen und Zylindern niederliegende Wasser muß nämlich entfernt werden, um Stöße gegen Kolben und Zylinderdedel zu verhüten.

Nach kurzer Zeit unterscheidet das geübte Ohr an dem zischenden Geräusch, daß nur noch trockener Dampf entströmt und der Schluß der Pähne erfolgt.

Weiter öffnet der Führer den Regler und höher und höher steigt der Zeiger an Geschwindigkeitsmesser, er erreicht 50 Kilometer, nun 60, 70, nach einigen Minuten 80. Die näher an der Bahn gelegenen Bäume und Häuser sind nicht mehr genau zu erkennen, es hat den Anschein, als ob ihre Linien in die Länge gezogen würden.

Wir erreichen bei dem jetzigen Reglerstand 105 Kilometer, ein eigentümliches Säusen und Brausen dringt an unser Ohr! Jedes vorbringende Teilchen an der Maschine scheint einen anderen Ton hervorzubringen.

Der Heizer entwickelte nun eine fieberhafte Tätigkeit, durch zwei Feuerlöcher hat er die unerwüßliche Hölle zu bedienen, Schaufel auf Schaufel heiter Kohle steigt von seinen geübten Armen luftigerrecht geworfen in die Glut. Der Manometer steigt wieder von 13 auf 14 Atmosphären, seinen normalen Stand, und schnell noch darüber hinweg, die Sicherheitsventile heulen, sekundenlang entströmt ein Gestöße, bei dem gewöhnlichen Menschen vor Schreck die Haare zu Berge ständen, dem Fachmann aber überkommt ein Gefühl des Triumphes, er fühlt sich Herr über das gebändigte Element.

Bisher ging die Fahrt noch in gewohnten Grenzen, jetzt aber beginnt der eigentliche Zweck der Reise, die Maschine soll zeigen, zu welcher Höchstleistung sie fähig ist.

Auf einen Zuruf des begleitenden Ingenieurs öffnet der Führer

den Regulator noch weiter, sofort beginnt der Zeiger des Geschwindigkeitsmessers zu steigen, gleichzeitig aber auch der Dampf zu fallen, der Zeiger arbeitet unermüdlich, immer neue Mengen Kohle schleudert er in die Hölle, deren Türen der Führer im richtigen Moment öffnet und nach Entleerung der Schaufel schnell wieder schließt, damit so wenig wie möglich kalte Luft in die Feuerblische gerät und nicht die Siederöhren zum Ninnen bringt.

120 Kilometer, 130, — man glaubt nicht mehr zu fahren, sondern nur noch zu gleiten, das Pfeifen und Säusen der Luft, die wir gleich einem Geschloß durchheilen, wirkt erregend auf die Nerven, die Maschine beginnt merklich zu schleudern, wir müssen uns festhalten, um nicht zu fallen. — Alle Kraft ruht der Ingenieur und vorichtig schiebt der Führer den Hebel herum, die Steuerung steht auf 70 Proz., die Maschine gibt her, was sie kann.

Ingenieur und Führer blicken unvertwandt auf den Geschwindigkeitsmesser, er muß die Zahl 150 überschreiten, dann ist der Zweck erfüllt. Die Maschine erbebt in ihrem Gefüge, alles scheint lebendig geworden zu sein, das Pfeifen und Säusen der Luft ist ein dröhnendes Heulen geworden, die zuckenden Stöße der Maschine folgen so schnell, daß sie einem fürchtbaren Rattern gleichkommen, die Wälder, die in kurzer Entfernung am Bahndamm stehen fliegen, als grüne Wand vorüber, ein Wärdterhaus wird passiert, es ist nicht mehr zu erkennen, nur ein scharfer Ton zeigt an, daß wir einen Gegenstand passiert haben, an dem sich die mitgerissene Luft gewaltiam gestoben hat.

145 zeigt der Zeiger, Ingenieur und Führer stehen in gespanntester Erregtheit, jeder blickt auf den Zeiger, der langsam der 150 aufsteht, keiner spricht ein Wort, auch der Zeiger steht stumm und blickt von einem zum anderen, jeder der drei Männer ist sich der Gefahr bewußt, die eine einzige gelockerte Schraube, ein loser Niet oder eine brechende Stange bringen kann. Endlich, das Schlingern wirkt schon beängstigend, und das Getöse der gepfeiften Luft ist schier unerträglich geworden, da erreicht der Zeiger 150 Kilometer, noch einen Augenblick und er ist darüber hinaus! Stopp! Der Regler fliegt zu, und langsam tritt die Luftdruckbremse in Tätigkeit. Ein klingender Ton wie von einer Saite, der tiefer und tiefer wird, ist vernehmbar.

Schon taucht die Schlußstation auf, langsam fällt der Zeiger zurück und mit 50 Kilometer wird das Vorfisignal passiert, noch einige Sekunden; der Zug hält, glänzend hat die Maschine sich bewährt, kein Lager ist heiß, keine Verbindung hat sich gelöst. In kaum 20 Minuten haben wir 45 Kilometer durchweilt.

Die Zeit, in der die Schnellzüge solche Geschwindigkeiten erreichen, liegt nicht mehr fern; sobald es aber gelungen ist, die Dampfturbine so zu verbollkommen, daß sie mit Vorteil die Kolbenmaschine der Lokomotive ersetzen kann, dann kann die Geschwindigkeit ohne Gefahr auf geeignetem Oberbau noch darüber hinaus gehen, und dann kann auch die Dampflokomotive die Schnelligkeit der elektrischen Maschine erreichen.

An Sicherheit und Zuverlässigkeit wird sie ihr noch lange überlegen sein. H. J.

Nochmals der „Vorwärts“-Schiller.

In der Unterhaltungsbeilage des „Vorwärts“ vom 27. Dezember dieses Jahres findet sich eine Kritik Kurt Eisners an der Ausgabe von Schillers Werken, die von der Buchhandlung Vorwärts veranstaltet und von mir eingeleitet worden ist. Es liegt mir fern, eine Antikritik zu schreiben, zumal da die ästhetischen und historischen Anschauungen des Kritikers von den meinigen so weit abliegen, daß eine Verständigung zwischen uns ausgeschlossen ist, aber ich muß darum bitten, mir einige verwahrende Worte gegen die irrtümlichen Voraussetzungen seiner Kritik zu gestatten.

Bereitwillig gebe ich zu, daß an eine Ausgabe der bürgerlichen Klassiker von Partei wegen ungleich höhere Anforderungen gestellt werden müssen, als diese Ausgabe erfüllt. Aber die bürgerlichen Klassiker herauszugeben ist weder der Verus der Partei, noch auch besteht sie die Mittel und die Möglichkeit dazu, wenn sie nicht dringendere und wichtigere Aufgaben gefährden will. Die Frage ist ja wiederholt diskutiert worden, und ich selbst habe die Notwendigkeit „sozialdemokratischer Klassikerausgaben“ in der „Neuen Zeit“ vertreten, allein ich bin durch alte und erfahrene Parteigenossen, namentlich durch den Genossen Diez, der in solchen Fragen wohl das fachverständigste Urteil in der Partei besitzt, vom Gegenteil überzeugt worden.

Im wesentlichen werden also die Arbeiter, bei all ihrem lebhaften Interesse für die klassische Literatur, auf die bürgerlichen Klassikerausgaben angewiesen bleiben. Der Hauptbestandteil dabei sind die Einleitungen der Herausgeber, die alle mehr oder minder im Interesse der herrschenden Klassen zurechtgestutzt sind. Ferner aber sind die bürgerlichen Klassikerausgaben, bei aller Wohlfeilheit, doch oft noch für die paar Groschen der Arbeiter viel zu teuer. In diesen beiden Beziehungen sucht die Schillerausgabe des „Vorwärts“ eine kleine Abhilfe zu schaffen. Ueber meine Einleitung urteilt Kurt Eisner mit einer Nachsicht, die ich nur dankbar anerkennen kann; darin aber irrt er, wenn er die Bongischen Klassikerausgaben „gleich billig“ nennt. Die Ausgabe des „Vorwärts“ kostet 3,50 M., die Bongische Ausgabe jedoch 6 M.; das heißt die kleinere, die ja allein zum Vergleiche herangezogen werden kann, die größere kostet 14 M. Der Preis der Hesseischen Ausgabe, die an einer andern Stelle der Kritik erwähnt ist, beläuft sich gar auf 20 M.

Was endlich die Herausgeberfähigkeit anbetrifft, die der Kritiker vernimmt, so habe ich mich allerdings nur eines korrekten Textes versichert und glaube in dieser Beziehung sicher zu sein, bis auf die paar typographischen Versehen, die mit Recht gerügt werden, aber den Sinn des Dichters nicht entstellen und überdies leicht beseitigt werden können. Ueber die Auswahl der Schriften im einzelnen wird sich immer streiten lassen, wobei ich jedoch nicht verhehlen will, daß ich alles das, was Kurt Eisner an dieser Ausgabe vernimmt, auch aus der denkbar idealsten, für Arbeiter bestimmten Ausgabe ausschalten würde. Unreife Jugendgedichte, die nicht der spätere Herausgeber, sondern der Dichter selbst schon in der Papierforn geworfen hat, gehören nicht in einen Arbeiter-Schiller, ebensowenig akademische Protarbeiten, die in gefälliger Form zusammenzufassen, was Schiller flüchtig für diesen äußerlich praktischen Zweck zusammengeselesen hatte, oder auch ästhetisch-philosophische Abhandlungen, die ohne einen gelehrten Apparat nicht verstanden werden könnten. Auch mit erläuternden Anmerkungen ist nichts getan, am wenigsten, wenn sie alles erklären sollen, was über den Wissensschatz der Volksschule hinausgeht; ich glaube, daß die Arbeiter den Weg zu Schiller finden können, auch wenn antike Mythologie, Kantische Terminologie usw. manchen Schatten auf den Weg werfen.

Machen wir einander doch lieber nichts vor! Wie viele Leute gibt es denn in der Partei — von der Bourgeoisie zu geschweigen, in der es mindestens nicht besser steht — die den ganzen Schiller bis auf die antike Mythologie und die Kantische Terminologie am Schürchen haben? Ein halbes, meinerwegen ein ganzes Duzend. Ich selbst würde mich in dieser erlesenen Schar nicht befinden, wenn mir meine biographischen Arbeiten über Schiller nicht die manchmal jauiere Pflicht auferlegt hätten, den ganzen Schiller zu lesen, und ich würde auch jetzt noch sehr kümmerlich bestehen, wenn Kurt Eisner mich etwa an der Hand der „Götter Griechenlands“ auf griechische Mythologie examinieren wollte. Den Schiller, den ich bewundere und liebe, kenne ich nur aus den alten, löschpapierernen, von zahllosen Druckfehlern wimmelnden Ausgaben des Cottaschen Verlages, der in meiner Jugend noch das Verlagsmonopol für Schiller besaß; aber dem, was diese elenden Drude meinem Leben gewesen sind, haben alle gelehrten Ausgaben Schillers, die ich seitdem besessen oder gelesen habe, auch nicht eines Stäubchens Gewicht zugefügt. Ich folgere daraus nicht, daß die schlechteste Ausgabe Schillers gerade gut genug für die Arbeiterklasse sei, aber allerdings, daß es in erster Reihe doch auf Schillers — natürlich korrekten — Text und namentlich den Text seiner allgemein verständlichen Dichtungen ankommt, wie ihn die Ausgabe des „Vorwärts“ bietet.

Sagt dagegen Kurt Eisner: Lieber gar nicht, als so!, so verkenne ich nicht, daß dieser Standpunkt ebenso grobartig wie bequem ist. Ich glaube sogar, mich ganz ähnlich ausgesprochen zu haben, als der Verlag des „Vorwärts“ zuerst mit dem Eruchen an mich herantrat, eine Einleitung zu der von ihm geplanten Ausgabe zu schreiben. Erst als mir bewiesen wurde, daß ein lebhaftes Bedürfnis nach einer solchen Ausgabe in den Massen der Partei vorhanden sei — und der schnelle Abzug der meines Wissens starken Auflage hat inzwischen das Vorhandensein dieses Bedürfnisses bestätigt — erstichte ich die Einwände meines literarischen Ehrgeizes. Literarische Ansprüche kann diese Ausgabe gewiß nicht erheben, aber an meinem Teile habe ich sie auch nie erhoben und meines Wissens der Verlag auch nicht.

Will Kurt Eisner die Hindernisse bekämpfen, die „sozialdemokratischen Klassikerausgaben“ in seinem Sinne entgegenstehen, so wird ihn niemand eifriger unterstützen als ich, selbst auf die Gefahr hin, daß wir beide uns nach erfolgtem Siege geraten werden. Aber so lange jene Hindernisse bestehen, darf eine Ausgabe von Schillers Werken, die alles Uusterbliche daraus, und noch manch anderes dazu, den Arbeitern in unverfälschter Form zugänglich macht, als es ihnen sonst zugänglich ist, und sich im übrigen genügen läßt, ihnen vom Leben und von der Zeit des Dichters ein anschaulicheres Bild zu geben, als sie aus bürgerlichen Schillerausgaben gewinnen können, meines Erachtens ein beachtenswertes Recht beanspruchen. Deshalb kann ich meine Mitschuld daran nicht bereuen, daß die Kritik Eisners, deren vielfache Veredichtigung ich nicht bestreiten würde, wenn nur anders ihre Voraussetzungen richtig wären. J. Mehring.

Kurt Eisner erwidert auf die Antikritik Mehrings: Es ist ritterlich, daß Franz Mehring sich dieser Schillerausgabe annimmt, die zu den verhältnismäßig teuersten und schlechtesten Ausgaben gehört; der schöne Band des Marbacher Schillervereins, der alle Dramen und Gedichte enthält, kostet, glaube ich, nur 1 M. Kauft man sich dann J. M. S. Schillerbüchlein noch hinzu, so kostet die Sache immer erst 2 M., und man braucht sich nicht einen üblen bürgerlichen Schiller zu kaufen, der unter der „Vorwärts“-Flagge geht, obwohl er aus irgend einem anderen Verlag stammt — siehe den versehenentlich erhaltenen Druckermerk in den letzten Teilen!

Es bedarf keiner weiteren Polemik. Mehring verteidigt sein mißratenes Adopktivkind. Ich brauche nicht ein Urteil zu verteidigen, das bereits allgemeine Geltung erlangt hat. Hoffentlich ist die Ausgabe endgültig begriffen.