

FAHRPLAN

Nur die Hauptstationen sind hier angegeben

Richtung:

KUNST

| | |
|--|----|
| Die Lokomotive in der Kunst | 13 |
| Die Lokomotive in der Malerei | 17 |
| Die Lokomotive in der Dichtkunst | 22 |
| Die Lokomotive in der Bildhauerkunst | 39 |
| Die Lokomotive in der Natur | 40 |
| Die Lokomotive im Kunstgewerbe | 41 |
| Die Poesie der Lokomotive | 42 |
| Die Lokomotive in der Kindersprache | 45 |

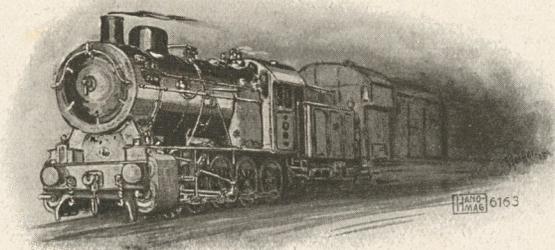
Richtung:

WITZ UND KARIKATUR

| | |
|--|-----|
| Mechanische Grotesken | 49 |
| Die Lokomotive in der Karikatur | 50 |
| Spliffler und Balken | 53 |
| Münchhausen auf der Lokomotive | 56 |
| Kleine Geschichten | 72 |
| Heifere Gedichte | 83 |
| Witz und Humor in Wort und Bild | 91 |
| Die Lokomotive als Ausdrucksmittel in d. Karikatur | 98 |
| Aus Zeitungen | 110 |
| Aus unserer Briefmappe | 112 |
| Aus unserem Fragekasten | 113 |
| Patentsachen | 114 |

ANHANG

| | |
|--|-----|
| Lokomotivbezeichnungen in der Eisenbahnersprache | 117 |
| Abkürzungen im Eisenbahnermunde | 127 |
| Ein anderes Erzeugnis der Hanomag | 128 |
| Lokomotivkarikatur - Sondernummer der Fliegenden Blätter | |





Russische Bauern bewundern die ankommende Lokomotive.

Nach einem Gemälde von Peroff.

Die Lokomotive in der Kunst.

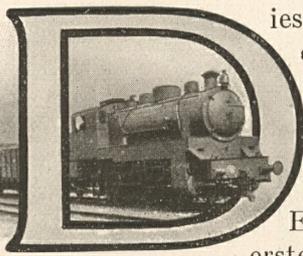
Von Arno König, Hannover.

Leitwort:

Nein, Amt der Poesie in allen Tagen
Ist's, hoher Geist*, dein Siegesfest verschönen,
Wie der Viktoria Goldbild überm Wagen
Des Triumphators schwebt, um ihn zu krönen.

Schon seh ich dort entlang des Gaus Straßen
Die dampfgetriebenen Wagenburgen fliegen,
Wie scheugewordene Elefantenmassen
Türm' und Geschwader tragen fort zum Siegen;

Der schwarzen Rüssel Schlote hoch erhoben,
Dampfschnaubend, rollend wie die Wetterwolke!
Die Mannen siegestrunken, jauchzend oben;
Weitum gelichtet alle Bahn vom Volke!



Diese Verse sang wohl als einer der ersten deutschen Dichter, die den Siegeslauf des beginnenden Maschinen-Zeitalters vorausahnten, Anastasius Grün im Jahre 1836. Es war dies zur Zeit, als die ersten Eisenbahnen pustend und fauchend dahinkeuchten und glatte Schienenwege die Länder zu durchkreuzen begannen. Die meisten deutschen Dichter und Künstler erhoben bittere Anklagen gegen die dampfenden schwarzen Ungeheuer und sahen alle Stimmung und Poesie der stillen Landschaft vernichtet und zerstört. Sie waren so vom Wunderbar-Geheimnisvollen, vom Phantastisch-Ahnungsvollen der Romantik erfüllt, daß sie für die neue Erscheinung kein Auge hatten und auch wohl dafür blind sein wollten. Weckten doch die schrillen Pfiffe der Dampfmaschinen und der Lärm der aufblühenden Technik die versonnenen Romantiker aus ihren mittelalterlichen Träumen unsanft auf und zwangen sie in die verwünschte Gegenwart zurück. Mit Schaudern wandte sich selbst Grillparzer von der Technik ab:

„Und wahrlich, sieht man's bunt sich regen
Das Dampfgerät auf Eisenwegen,
Die Spindel, die von selbst sich dreht,
Den Einklang unsichtbarer Hände,
Man schaudert und man glaubt am Ende,
Daß still der Puls des Lebens steht.“ (1837)

Jede Neuerscheinung des Lebens aber zwingt Kunst und Künstler Stellung zu nehmen und sich mit ihr abzufinden. Und ist dann einmal der richtige Standpunkt eingenommen, ist der vorurteilsvolle Widerstand gebrochen, dann setzt sehr oft eine Gegenströmung ein, die meist auch wieder über

das Ziel hinausschießt. Ganz anders als Grillparzer äußerte sich 1843 Heine über die Eisenbahn:

„Die Eisenbahnen sind wieder ein solch bestimmendes Ereignis, das der Menschheit einen neuen Umschwung gibt, das die Farbe und Gestalt des Lebens verändert. Es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte, und unsere Generation darf sich rühmen, daß sie dabei gewesen.... Sogar die Elementarbegriffe von Raum und Zeit sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet. Es bleibt nur noch die Zeit übrig.“ (Artur Fürst, die Welt auf Schienen).

Und heute? „Jetzt rennt der Dampf!“ können wir mit Viktor von Scheffel als Leitwort über unser Zeitalter setzen. Ohne die Schnelligkeit der Länder verbindenden Eisenbahnen und die Kraft der viele Pferdestärken entwickelnden Dampfmaschine ist unser wirtschaftliches Leben gar nicht mehr denkbar, hätten Technik und Kultur sich nicht zu der heutigen Höhe und Vollkommenheit entwickeln können. Die Maschine beherrscht unsere Zeit. Darum ist es sehr verwunderlich, daß die Kunst, die sich doch aller Gebiete des Lebens bemächtigt und sie geläutert, veredelt, geklärt wiedergibt, sich bis jetzt so wenig mit technischen Fragen beschäftigt hat. Woran liegt das wohl? Vielleicht mag es seinen Grund darin haben, daß alles Technische das Ergebnis höchster Verstandestätigkeit, angestrengtester Gedankenarbeit ist und damit den schärfsten Gegensatz zum rein Gefühlsmäßigen in der Kunst darstellt. Oder liegt es daran, daß von jeher in der Kunst das Nächstliegende und den Sinnen täglich Gebotene am spätesten zum Gegenstande künst-

* Gemeint ist der hohe Geist des Menschen, der alle Wunder der Technik ersinnt und ausführt.

lerischen Schaffens gewählt wurde? Die Kunst soll und will uns das Leben schildern, wie es der Künstler in und um sich empfindet und fühlt. Kunst ist Leben! Warum nicht auch technisches Leben? „Welch enger Zusammenhang zwischen Kunst und technischer Arbeit von jeher bestanden hat, beweist die große Kunstepoche Italiens im 15. und 16. Jahrhundert, die mehrere großartig veranlagte Individuen aufweist, die aber als Künstler und Techniker gleiche Höhe erreichten.“ (Max Kraft, das System der technischen Arbeit). Liegt nicht auch in jedem fertigen techni-

schen Werke, in einem hohen gewaltigen Brückenbogen, in einem geräuschlos hin- und hergleitenden Kran, in einer vieltausendpferdigen Dampfmaschine etwas Gefühlsmäßiges und Bildhaftes? Ist eine mächtige Schnellzuglokomotive, wie sie an uns täglich vorbei braust, nicht auch schön in ihrer Art?

Nach den Lehrsätzen der Ästhetik ist „Schönheit vollendetste Zweckmäßigkeit“. Diesem Grundsatz werden wohl die meisten Lokomotiven der neueren Zeit gerecht; denn alles Unzweckmäßige ist streng vermieden, alle überflüssigen Zierformen fehlen ganz. Man hat sich auch bemüht, die Größenverhältnisse der einzelnen Teile, wie Kessel, Führerhaus, Räder, Schornstein, Dampfdom usw. mit dem Gesamtbilde der Lokomotive in zweckmäßigen Einklang zu bringen und sie gegenseitig abzustimmen, so daß eine moderne Lokomotive nur durchaus wohlgefällige und dem Auge angenehme Abmessungen aufweist. Die einfache, markige und kraftvolle Linie ihres langgestreckten, schlanken Leibes verträgt kein Stangen- und Rohrgewirr, keine vermeidbaren und hemmenden Aufbauten auf dem Kessel. Ruhe und Einfachheit in der Form und der Linienführung gilt als oberste Schönheitsforderung. Jedes Rohr, jede Stange, die nicht in der Richtung der Kesselachse verläuft, also

schräg oder senkrecht am Kessel herunterführt, stört die Einheit und gleichmäßige Ruhe des Gesamtbildes. Darum verlegt man, wenn es irgend zu ermöglichen ist, solches Gestänge nach innen. Man strebt nach ungebrochenen Flächen und ordnet alles Linienmäßige so an, daß es im Sinne der Bewegungsrichtung der Lokomotive, also wagerecht liegt. So werden das für das Zweckmäßige geschulte Auge des Technikers und das Schönheit suchende des Künstlers in gleichem Maße befriedigt.

In früheren Jahren hat man versucht, die Schönheit der Lokomotiven durch allerschmückenden Messingzierat und Herausbilden von schwungvollen, an die Zeit des Rokoko erinnernden Formen hervorzuheben und zu betonen. So gab es einst im Betriebe der Chicago - North-Westernbahn der Vereinigten Staaten in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts eine Anzahl künstlerisch durchgebildeter Lokomotiven*,

die mit ihren tändelnden Schmuck- und Zierformen der Räder und Radkasten, des Schornsteins, des Dampfdomes usw. unserem heutigen Schönheitsempfinden durchaus nicht mehr entsprechen und den Eindruck des Spielerischen, wenig Ernsthaften hervorrufen, zumal beim Anblick einer solch zierlichen Lokomotive der feste Glaube an die Kraft und sichere Zuverlässigkeit der Maschine vollkommen

* Interessant ist in diesem Zusammenhange eine Bemerkung der „Railroad Gazette“ v. 20. 4. 1883, S. 241:

„In view of the increasing interest taken in the esthetic construction of dwellings and public buildings, it would seem proper that there should be a reform in this direction on the railroads.

In the architecture of station-houses there has been already a praiseworthy beginning made through the revival of renaissance. As compared with these, locomotives and cars as now made seem all the more lacking in taste; it seems urgently necessary to introduce among these also the favorite style.“

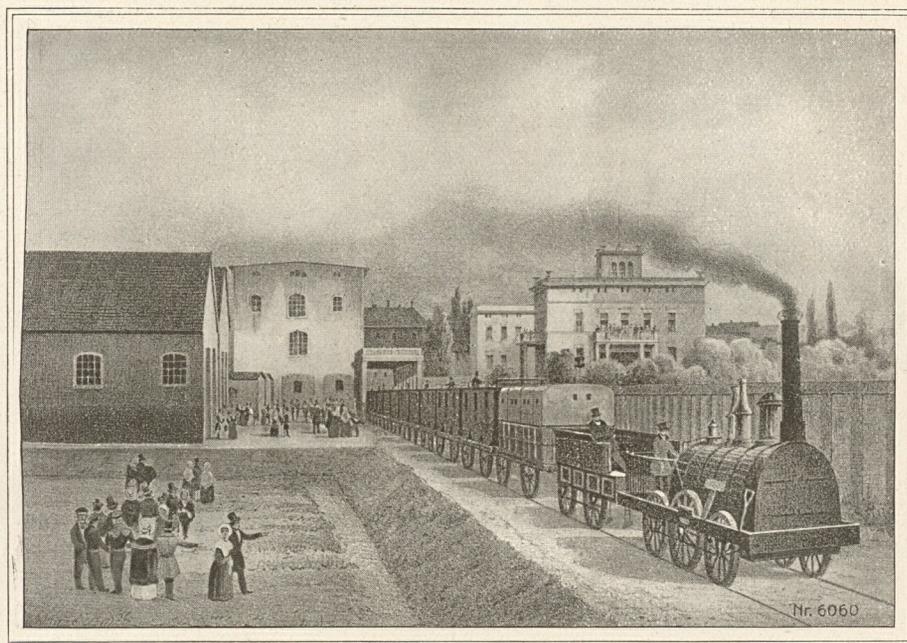


Abb. 1

Der Potsdamer Bahnhof in Berlin im Jahre 1838.

6060

Quellenforschungen — Feldhaus.

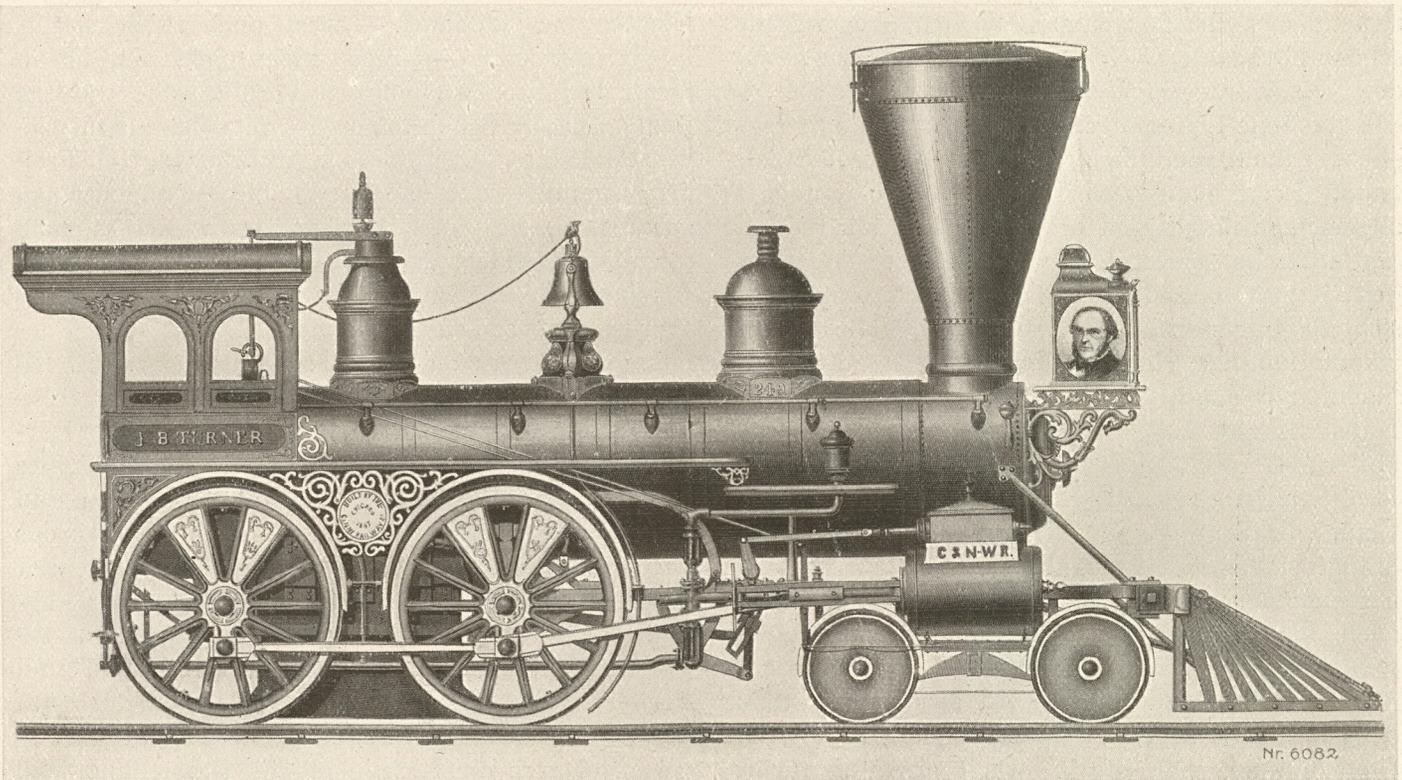


Abb. 2

Lokomotive der Chicago-North-Western-Bahn von 1867.

6082

Das Bild zeigt die künstlerische Ausstattung der amerikanischen Lokomotiven in den 60er Jahren.

verloren geht. In England zwang der strenge Wettbewerb die einzelnen Bahngesellschaften dazu, die Aufmerksamkeit des Publikums auf sich zu lenken. Eines der Mittel hierzu war zweifellos die wunderbare Lackierung der englischen Lokomotiven in den prächtigsten Farben. Eine braungelb oder karmesinrot gestrichene Lokomotive zieht ohne Frage den Blick der Leute fast magnetisch auf sich. In Deutschland ist in dieser Beziehung wenig geschehen, vielleicht weil hier der Ingenieur dem Kaufmann auf diesem Gebiete den Rang ablief. Früher waren noch Messingzierate vorhanden. Oft bekleidete man den Dom, bisweilen auch die Zylinder mit Messingblech, schmückte die Radkästen mit Schnörkeln usw. Das eine oder andere Werk hatte auch charakteristische Formen der Dombekleidung oder entsprechende Ausbildung der Radkästen für sich in Anspruch genommen. So stattete auch die Hanomag die Lokomotive, die mit der Fabriknummer 1000 im Jahre 1873 das Werk verließ, in prunkvoller Weise aus. Den äußeren Anlaß zu dieser Ausschmückung mit Messingzierat gab wohl die Tatsache, daß die Maschine, die ohne Auftrag nach den bei der damaligen Hannoverschen Staatsbahn üblichen Normen für Schnellzug-Lokomotiven gebaut war, auf der Wiener Weltausstellung im Jahre 1873 ausgestellt werden sollte. Schon vor-

her hatte Georg Egestorff die 100. für die Braunschweigischen Eisenbahnen gelieferte Lokomotive mit besonderer Pracht ausgestattet. Unsere Kunstbeilage zeigt die Lokomotive „Egestorff“ in reichem Blumen- und Kranzschmucke, der bei der Übergabe der Lokomotive an die Eisenbahnverwaltung angebracht worden war. Übrigens besaßen alle Lokomotiven der früheren Braunschweigischen Eisenbahnen blanke Messingblechbekleidung am Dampfdom, an den Zylindern und der Übergangsstelle zwischen Lang- und Hinterkessel.* Auch die zu Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts durch englische Fabriken für verschiedene deutsche Bahnen gebauten Lokomotiven wiesen blanke Messingblechbekleidung an Dom und Zylindern auf. Alle diese Äußerlichkeiten verschwanden in den 80er und 90er Jahren, als man dazu überging, die alten Privatbahn-Lokomotiven auszumustern und die Normal-Lokomotiven einzuführen. Auf das Äußere wurde im deutschen Lokomotivbau wenig Wert gelegt. Neu lackiert sah eine Lokomotive in ihrem dunklen Grün noch ganz an-

* Vergleiche W. Nolte, Hannover „Die Lokomotiven der vormaligen Preussischen Eisenbahn“ im Jahrbuch des Vereins Deutscher Ingenieure, Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie, 6. Band 1914/15.

ziehend aus. Nach wenigen Wochen aber war das schöne Farbenkleid schwarz und unscheinbar geworden. Es wurde auch nicht wieder aufgefrischt, so daß die neue Lokomotive einer alten fast aufs Haar gleich. Eine Ausnahme bildete die bayerische Staatsbahn, deren blau-grüne Lokomotiv-Lackierung im allgemeinen länger und besser erhalten blieb als die norddeutsche. Jetzt legt man größeren Wert auf den Gesamteindruck einer Lokomotive, und es läßt sich nicht leugnen, daß eine gewaltige Schnellzuglokomotive der Neuzeit nicht nur das Auge des Fachmanns entzückt, sondern auch im Herzen des Künstlers und Laien einen nachhaltigen Eindruck hinterläßt. Uneingeschränkt empfindet der Beobachter die wuchtige, markige Kraft der Lokomotive. Das Gefühl des Starken, alle Hindernisse Überwindenden drängt sich ihm beim Anblick ihrer harmonischen Eisenmassen unwillkürlich auf. Sehr gut kommt auch das rastlose Vorwärtstreben, der ungestüme Drang in die Ferne im Bau der Lokomotive zum Ausdruck. Viel deutlicher wird dies beim Anblick einer auf freier Strecke dahinsausenden Lokomotive. Da empfindet man die Wahrheit des Ausspruches, den der Kronprinz von Preußen, der nachmalige König Friedrich Wilhelm IV. bei Eröffnung der Eisenbahn Berlin—Potsdam am 9. Oktober 1838 machte: „Diesen Karren, der durch die Welt läuft, hält kein menschlicher Arm mehr auf.“ Also auch vom Standpunkte des Ästheten und Künstlers betrachtet, entsprechen unsere heutigen Schnell- und Güterzuglokomotiven den Gesetzen der Schönheit. Ein gut Teil Poesie ist ihnen zu eigen, wie ich dies in meiner Arbeit „Die Poesie der Lokomotive“ zu zeigen versucht habe!

Schönheit und Poesie! Beides weisen unsere Lokomotiven auf, wenn es auch eine ganz eigene Art von Schönheit und Poesie ist, anders als die des Rokoko, der Renaissance, der Romantik, aber ebenso eindringlich und wirksam wie diese auch. Es ist eine Er rungenschaft der letzten Jahrzehnte, das entdeckt und in das Licht künstlerischen Schaffens gezogen zu haben. Maler,

Dichter und Bildhauer — wenn auch zunächst nur in geringer Zahl — gingen nicht mehr achtlos an dieser technischen Schönheit vorüber. Sie wählten jetzt auch die Schöpfungen des Ingenieurs zum Gegenstande ihrer künstlerischen Ausdrucksmittel. Freilich war im Anfang dabei auch mancher Fehlschlag zu verzeichnen; denn die Künstler waren es noch nicht gewöhnt, technisch richtig zu sehen und wiederzugeben. Sie ließen nur den Gesamteindruck eines Werkes mit seinen qualmenden Schloten und lodernden Feuern oder eine Maschine mit ihren Lichtreflexen auf sich wirken, ohne sich viel um technische Einzelheiten zu kümmern. So wiesen die Darstellungen technischer Vorgänge oft eine Menge Fehler auf, die dem Fachmann das Bild verleiteten und lächerlich erscheinen ließen, zumal, da sie nur das wiedergaben, was jeder Laie auch sehen konnte, und das Auge des Fachmanns durchaus nicht befriedigten. Daher auch die große Abneigung vieler Ingenieure gegen die Kunst in der Industrie und Technik. Erst die letzten Jahre lehrten auch auf diesem Gebiete die Künstler richtig sehen und wiedergeben. Durch die Richtigkeit der Darstellung wird der künstlerische Wert eines Bildes nur gehoben, und der Techniker, der sein Arbeitsgebiet durch die Kunst geläutert und ins Ideale erhoben sieht, wird diesen Darstellungen gegenüber einen weniger ablehnenden Standpunkt einnehmen müssen, wenn ihn keine technischen Fehler bei der Betrachtung eines Bildes stören.

Nach und nach hielt also die Maschine mit ihrer eigenartigen Schönheit Einzug in die Kunst. Kein Wunder, daß auch die Eisenbahn, als das wichtigste Beförderungsmittel unserer Tage, und damit die dampfschnaubende Lokomotive die Gestaltungs- und Schaffenskraft unserer Künstler anregte und befruchtete. Trotz aller Schwierigkeit der Darstellung ist es den Malern der Technik gelungen, das in der Lokomotive ausgeprägte Motiv der Bewegung bildmäßig zu verwerten, und die als unkünstlerisch geltende Eisenbahn von diesem Vorwurfe zu befreien.

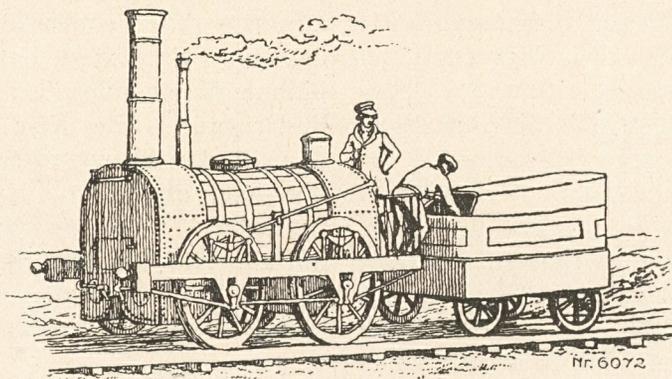


Abb. 3

Tintenzzeichnung des dänischen Porträt- und Marinemalers Christoffer Vilhelm Eckersberg (1773—1853)
(Original im Besitze des dänischen Eisenbahnmuseums)