

Die Lokomotive in der Dichtkunst.

Wie steht es mit den Dichtern? Auch bei ihnen finden wir die Lokomotive noch recht spärlich in ihren Werken vertreten und noch seltener ganz in den Mittelpunkt ihres Schaffens gerückt. Gibt es denn viel Schöneres, als auf schneller Lokomotive hinauszufahren in die blühende Frühlingspracht oder durch eine sonnige Winterlandschaft, durch dunkle Wälder und grünende Felder, durch tiefe Täler und über schwindelnde Klüfte immerfort — immerfort — im gleichmäßigen Takt der Schienenstöße! Wie der glatte Weg vor der Maschine mit den glänzenden Schienen und dem dunklen, graubraunen Geröll dazwischen sich vor dem suchenden Blicke hindehnt, fast ins Unendliche, und schließlich zusammenzulaufen scheint! Wie die Häuser, Bäume, Telegraphenstangen vorbeisausen! Wie die Drähte auf- und niederwippen im raschen Lauf! Und dazwischen immerfort — immerfort — ohne Ruh — ohne Ruh — die gleichmäßigen Schienenstöße — ist das alles kein Erleben? Weckt dies alles nicht Gefühle, Empfinden, Jauchzen und Sehnen im Menschenherzen, das noch offen und empfänglich ist für die Schönheiten des Lebens, auch wenn sie die Technik geschaffen hat? Vielleicht haben die wenigsten unserer Dichter Gelegenheit gehabt, einmal eine Fahrt zu durchleben auf der lebendigen, hüpfenden und springenden Lokomotive. Da würden sie den Eindruck vom „edlen Dampfroß“ in seiner wohlgeählten und lebenswahren Bedeutung kennen gelernt haben. Ganz anders als im bequemen Abteil eines Schnellzuges malt sich die Welt, vom Führerstande der Lokomotive aus betrachtet. Der Mann mit den forschenden, spähenden Augen hinter dem ovalen Fenster, der — die Hand am Hebel — die ungeheure Verantwortung für das Leben vieler Hunderter Menschen trägt — ist wohl die poetischste Erscheinung im ganzen Eisenbahnbetriebe. Hier und da haben ihn auch Dichter und Schriftsteller in den Mittelpunkt einzelner Gedichte und Erzählungen gestellt. Seltener ist das mit der Lokomotive selbst geschehen. Schon das Wort „Lokomotive“ paßt den Dichtern wohl meist nicht ins Versmaß. Und „Dampfroß“? Auch das findet man selten angewendet.

Mit lebhaftem Geist und trefflicher Beobachtung schildert Fräulein Frances Anne Kemple, die schöne anmutige Tochter eines bekannten englischen Schauspielers, in einem Briefe an eine Freundin den Eindruck, den sie von der Lokomotive Stephenson erhielt, als sie eine Probefahrt mit-

machen durfte. Ich möchte diesen Brief mit seiner bildhaften, sicheren Ausdrucksweise den besten Beschreibungen aus jener Zeit zur Seite stellen. Max von Weber hat den Brief übersetzt. Er lautet:

„Wir wurden der kleinen, munteren Maschine vorgestellt, die uns die Schienen entlang ziehen sollte. Sie (denn der zärtliche Sprachgebrauch macht die kuriosen, lieben kleinen Feuerrosse alle zu Stuten) besteht aus einem Kessel, einem Ofen, einer Bank und hinter der Bank einem Fasse mit genug Wasser, um ihren Durst während eines Rennens von fünfzehn Meilen zu stillen — das Ganze ist nicht größer als eine gewöhnliche Feuerspritze.

Sie wandert auf zwei Rädern, die ihre Füße sind, und diese werden durch glänzende Stahlbeine bewegt, die sie Kolben nennen.

Zügel, Gebiß und Trense, mit denen dies wundervolle kleine Tier geritten wird, bestehen zusammen aus einem kleinen Stahlhebel, der den Dampf auf die Beine (oder Kolben) wirken läßt oder ihn davon ablenkt. Ein Kind könnte ihn handhaben.

Dieses schnarchende, kleine Tier, das ich mich immer versucht fühlte zu tätscheln, wurde nun vor unseren Wagen gespannt, und nachdem mich Mr. Stephenson so sich auf die Bank genommen hatte, fuhren wir ungefähr mit zehn Meilen in der Stunde ab.

Du hast keinen Begriff davon, was das Durchschneiden der Luft für ein Gefühl war. Und dabei ist die Bewegung so sanft wie möglich. Ich hätte lesen oder schreiben können. Ich stand auf, nahm meinen Hut ab und trank die Luft vor mir. Der Wind war stark, oder war es unser Anfliegen gegen ihn, er drückte mir unwiderstehlich die Augen zu.

Als ich sie geschlossen hatte, war das Gefühl des Fliegens ganz zauberisch und sonderbar über jede Beschreibung — aber trotzdem hatte ich das Gefühl vollkommener Sicherheit und nicht die geringste Furcht.

An einer Stelle ließ Mr. Stephenson, um die Kraft seiner Maschine zu zeigen, einen anderen Dampfwagen, der ohne Feuer und Wasser vor uns stand, am Vorderteil unserer Maschine befestigen, einen mit Bauholz beladenen Lastwagen aber hinter unseren mit Personen schwer besetzten Wagen bringen — und mit alledem flog unser braver, kleiner Sie-Drache davon! Noch weiterhin fanden wir drei Erdwagen, die ebenfalls vor unsere Maschine gebracht wurden, und auch diese schob sie ohne Zögern und Schwierigkeit vor sich her.

Wenn ich hinzufüge, daß die scharmante, kleine Kreatur ebenso behende rückwärts wie vorwärts läuft, glaube ich, Dir einen vollständigen Bericht über ihre Fähigkeiten gegeben zu haben.“

(Artur Fürst: „Die Welt auf Schienen“, Seite 62—64)

Vielleicht steckt unseren Dichtern noch ein Tropfen jener Furcht vor der Maschine, vor allen beunruhigenden Neuerungen der Technik im Blute, der Justinus Kerner 1850 in dem längeren Gedichte „Im Eisenbahnhofe“ resignierten Ausdruck gibt und damit das Entschwinden „der guten alten Zeit“ in bewegten Worten tief beklagt und betrauert.

Im Eisenbahnhofe.

Justinus Kerner.

Hört ihr den Pfiff, den wilden, grellen,
Es schnaubt, es rüstet sich das Tier,
Das eiserne, zum Zug, zum schnellen,
Herbraust's wie ein Gewitter schier.

Kein Postzug nimmt mit lust'gem Knallen
Bald durch die Stadt mehr seinen Lauf
Und wecket mit des Posthorns Schallen
Zum Mondenschein den Städter auf.

In seinem Bauche schafft ein Feuer,
Das schwarzen Qualm zum Himmel treibt;
Ein Bild scheint's von dem Ungeheuer,
Von dem die Offenbarung schreibt.

Auch bald kein trautes Paar die Straße
Gemütlich fährt im Wagen mehr,
Aus dem der Mann steigt und vom Grase
Der Frau holt eine Blume her.

Jetzt welch' ein Rennen, welch' Getümmel,
Bis sich gefüllt der Wagen Raum!
Drauf „fertig!“ schreit's, und Erd und Himmel
Hinfliegen, ein dämon'scher Traum.

Kein Wand'rer bald auf hoher Stelle,
Zu schauen Gottes Welt, mehr weilt,
Bald alles mit des Blitzes Schnelle
An der Natur vorüber eilt.

Dampfschnaubend Tier! seit du geboren,
Die Poesie des Reisens flieht;
Zu Roß mit Mantelsack und Sporen
Kein Kaufherr mehr zur Messe zieht.

Ich klage: Mensch, mit deinen Künsten
Wie machst du Erd' und Himmel kalt!
Wär' ich, eh' du gespielt mit Dünsten,
Geboren doch im wild'sten Wald!

Kein Handwerksbursche bald die Straße
Mehr wandert froh im Regen, Wind,
Legt müd' sich hin und träumt im Grase
Von seiner Heimat schönem Kind.

Wo keine Axt mehr schallt, geboren,
Könnt's sein, in Meeres stillem Grund,
Daß nie geworden meinen Ohren
Je was von deinen Wundern kund.

Fahr' zu, o Mensch! treib's auf die Spitze,
Vom Dampfschiff bis zum Schiff der Luft!
Flieg' mit dem Aar, flieg' mit dem Blitze!
Kommst weiter nicht, als bis zur Gruft.

(Der letzte Blütenstrauß, 1852)

Aus der gleichen Zeit ungefähr stammt das folgende zu einem hoffnungsfrohen Ausblick gestaltete Gedicht:

Eisenbahn!

C. F. Hartmann.

Kraftbild im leichten Dampf,
Wunder erzeugt im Kampf
Zwischen Hephästos Glut
Und der Najaden Flut;

Flügelwerk, Zauberbahn,
Kühnen Sinns Riesenplan,
Wird wohl dein schnell Gedeihn
Heil auch der Menschheit sein?

Flügelwerk, Zauberbahn,
Kühnen Sinns Riesenplan,
Wo spricht Natur zu dir:
Weiter nicht! Ziel ist hier?

O daß in bald'ger Stund'
Forscher uns brächt die Kund,
Wie er mit neuer Beut'
Segnend die Welt erfreut:

Menschensinn eilt so weit
Siegend im Flug der Zeit;
Zeigt in so mancher Spur
Meister sich der Natur.

Wie er erfunden hat,
Daß, wenn von Stadt zu Stadt
Schnell auf der neuen Bahn
Menschen sich Menschen nah'n,

Jetzt auch ein neuer Geist
Menschennatur durchkreist,
Der auf des Lebens Bahn
Herzen lehrt Herzen nah'n.

(„Saitenklänge“, Straßburg i. E. 1847)

Wenig bekannt ist das Gedicht, das Ferdinand Freiligrath aus dem Englischen übersetzte:

What the Engines said.

(Opening of the Pacific Railroad.)

What was it the engines said,
Pilots touching, — head to head
Facing on the single track,
Half a world behind each back?
This is what the engines said,
Unreported and unread.

With a prefatory screech,
In a florid Western speech,
Said the Engine from the West:
„I am from Sierra's crest;
And if altitude's a test,
Why, I reckon, its confessed
That I've done my level best.“

Said the Engine from the East:
„They who work best talk the least.
S'pose you whistle down your brakes;
What you've done is no great shakes, —
Pretty fair, — but let our meeting
Be a different kind of greeting.
Let these folks with champagne stuffing,
Not their Engines, do the puffing.

„Listen! Where Atlantic beats
Shores of snow and summer heats
Where the Indian autumn skies
Paint the woods with wampum dies, —
I have chased the flying sun,
Seeing all he looked upon,
Blessing all that he has blessed,
Nursing in my iron breast

All his vivifying heat,
All his clouds about my crest;
And before my flying feet
Every shadow must retreat.“

Said the Western Engine, „Phew,“
And a long low whistle blew.
„Come, now, really that's the oddest
Talk for one so very modest.
You brag of your East! You do?
Why, I bring the East to You!
All the Orient, all Cathay,
Find through me the shortest way;
And the sun you follow here
Rises in my hemisphere.
Really, — if one must be rude,
Length, my friend, ain't longitude.

Said the Union: „Don't reflect, or
I'll run over some director.“
Said the Central: „I'm Pacific;
But, when riled, I'm quite terrific.
Yet to-day we shall not quarrel,
Just to show these folks some moral,
How two Engines — in their vision
Once have met without collision.“

That is what the Engines said,
Unreported and unread;
Spoken slightly through the nose,
With a whistle at the close.

Was die Lokomotiven sagten.

Deutsch von Ferd. Freiligrath.

Was — auf ihrer ersten Reise,
Dampfend auf dem einen Gleise,
Zischend Kopf an Kopf gestellt,
Jede eine halbe Welt
Hinter sich mit Höh'n und Tiefen —
Sagten die Lokomotiven?
Dies wohl, mein ich, ist's gewesen,
Unberichtet und ungelesen!

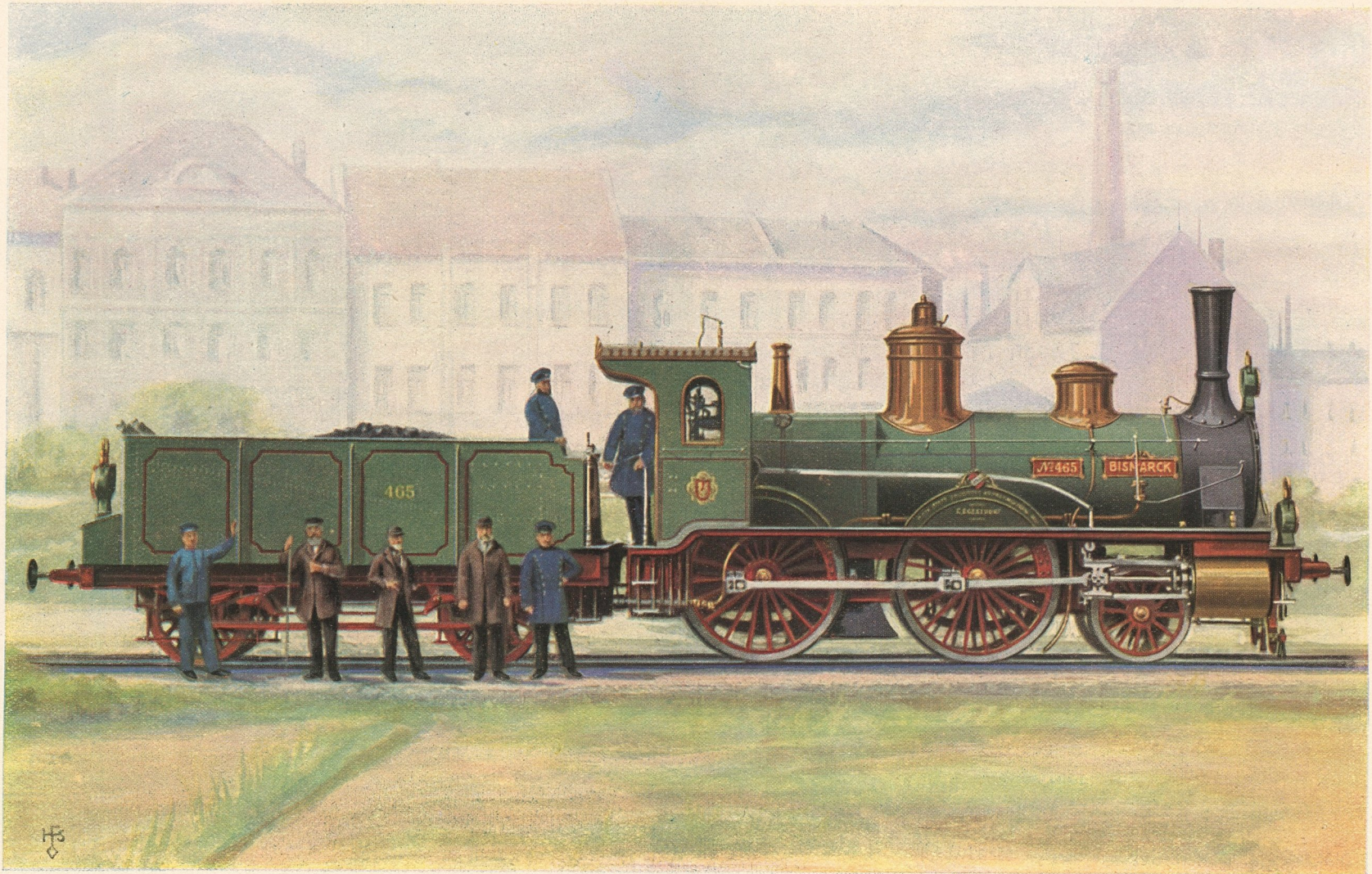
Sprach zuerst mit wicht'ger Miene
Aus dem Westen die Maschine, —
Sprach und pfiß es etwas phrasig:
„Her vom Kamm der Sierra ras' ich,
Und wenn Höh' ein Maßstab ist,
Kalkulier' ich, daß zur Frist
Du von mir geschlagen bist.“

Hört man die vom Ost versetzen:
„Wer recht schafft, wird wenig schwätzen!
Pfeif nur deine Bremsen nieder!

Rührtest wacker zwar die Glieder,
Aber was denn nur, sag' an,
Hast besond'res du getan?

Doch, — ist das 'ne Unterhaltung!
Mögen die Herrn von der Verwaltung
Bei Champagner heut' und morgen
Selber doch fürs Puffen sorgen!

„Horch! Wo die Atlant'sche See
Sommerglut bespült und Schnee;
Wo Indianerherbste strahlen,
Wampumfarb' die Wälder malen, —
Dort dem flieh'nden Sonnenball
Jagt' ich nach mit freud'gem Schall,
Schau'nd, was seinem Blick begegnet,
Segnend rings, was er gesegnet,
In der Eisenbrust sein Sprüh'n,
All sein Leben weckend Glüh'n,
Seine Wolken für und für



*1 B-Schnellzuglokomotive „Bismarck“ der Hannoverschen Staatsbahn,
Hanomag-Fabrik-Nr. 1000, gebaut 1873.*

Über meiner Funkenhaube,
Und, soweit ich rastlos schnaube,
Alle Schatten hinter mir.“

Sprach die Westmaschine: „Puh!“
Und pfiff lang' und leis' dazu.
„Du verstehst es aufzuschneiden!
Du, — und stellst dich so bescheiden!
Du prahlst mit dem Osten? Mir!
Was, — ich bring' den Osten dir!
Kürzesten Wegs vom fernsten Meer
Oriente Reiche bring' ich her,
Und die Sonne, deren Lauf
Hier du folgst, geht bei mir auf.
Grad' heraus (wenn man zum Gruß
Sich 'ne Grobheit sagen muß),
Grad' heraus: denn Wegeslänge
Ist nicht geograph'sche Länge.“

Sprach die Union*: „Nun schweig,
Sonsten überfahr' ich gleich

Einen Verwaltungsrat, Direktor
Oder mindestens Inspektor.“

Die Centrale*: „Friedlich sehr
Bin ich, wie mein Stilles Meer,
Doch wenn man mich aufbringt, werd' ich
Ganz entsetzlich ungeberdig.
Aber heut' laß uns nicht streiten!
Machen wir nur diesen Leuten
Die Moral klar: wie, daß ihnen
Vor den Augen zwei Maschinen
Ohne Ineinanderrennen
Friedlich sich begegnen können!“

So die beiden biedern Wesen. —
Dies ist ihr Gespräch gewesen,
Unberichtet und ungelesen,
Etwas näselnd war der Fluß
Ihrer Rede, sonst ein Gruß,
Und mit einem Pfiff am Schluß.

(Bret Hart zur Eröffnung der Pacific-Eisenbahn 1869)

* Die Pacific-Linie bestand aus der (östlichen) Union-Pacific- und der (westlichen) Central-Pacific-Bahn.

Alle Gedichte über die Lokomotive sind meistens Gelegenheitsgedichte — sehr oft Gelegenheitsgedichte im guten, im Goetheschen Sinne. Manchem ist dabei ein guter Wurf gelungen, so z. B. die Anfangsstrophe aus dem Gedichte:

Der Lokomotivführer.

Georg von Rohrscheidt.

Nach der Melodie: „Hinaus in die Ferne mit lautem Hörnerklang“.

Anrückt die Maschine, heiß zischt und braust der Dampf,
Als hübe ein Drache sich grimmig auf zum Kampf;
Laut gellt sein Schrei hinaus in alle Welt,
Dann saust er sturmbeflügelt durch Heide, Wald und Feld.

(Aus „Der Eisenbahner“ 1909, S. 47)



Abb. 10

The progress of motor car 1828.

H. Alken delin.

Oder das entzückende Kommerslied aus dem Kommersbuch für Studierende deutscher technischer Hochschulen, das nach der Melodie „Ich weiß nicht, was soll es bedeuten“ gesungen wird:

Stoßseufzer einer alten Lokomotive.

L. Wylpel.

Es lag eine Lokomotive im alten Eisen drin,
Zerbrochen zwar am Körper, doch jugendlich an Sinn.

Der Kessel war geborsten, luftdicht der Kolben nicht mehr,
Der Schlot zur Seite gebogen, als wär' er ihr zu schwer.

Da sprach die Lokomotive: „O herrliche Jugendzeit —
Bist du auf ewig geschwunden, Kraft und Beweglichkeit?

Noch einmal möcht' ich fliegen auf glattem Schienenstrang,
Die Welt noch einmal durchjauchzen mit meiner Pfeife
Klang!

Zum Semmering aufwärts brausen, in freie Alpenluft,
Berauscht herniederschauen auf Tannenwald und Kluff.

O, flickt meinen lecken Kessel, verstopft meinen Kolben
auf's neu',

Manch' Jahr schon hab' ich gedient, manch' Jahr noch
dien' ich treu!“

Da donnert vom Schlagwerk die Kugel, vergeblich das
Dampfroß bat:

Zerschmettert liegt Schlot und Kessel, zerschmettert liegt
Kolben und Rad.

Das Flicker war nicht mehr rentabel, drum schlug man
sie schleunigst entzwei —

Im neunzehnten Jahrhundert gibt's keine Empfindlei.

Von neueren Dichtungen sind mir die nachstehenden bekannt geworden:

Was ist's — — was war's?

Paul Richter.

Ratterndes Rollen und ringendes Stampfen — —
Gellendes Pfeifen — zischendes Dampfen — —
staubumstürmt, in herrischer Hast
eilt die Last.

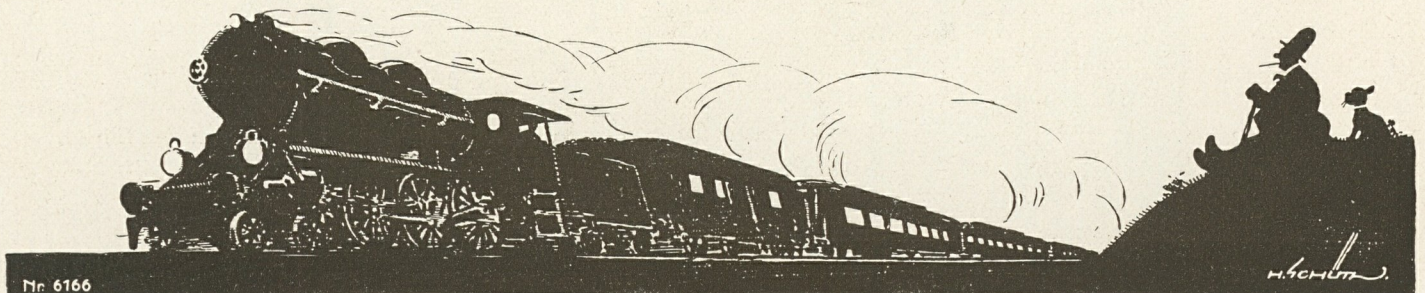
Aus fliehenden Fenstern blendendes Blinken — —
verrinnende Rufe — verschwimmendes Winken —
Ein letztes Zittern — ein Hauch —
Verweht — — —!

Restlein Rauch
zerfließt — vergeht — — — — —
— — — — —

Was ist's — — — ? Was war's — — — soeben — — — ?
Ein Zug — — ?

Ein Leben — — — — ?

(Zeitgeist, Preisfrage der Kölner Blumenspiele)



Von dem jungen hannoverschen Dichter Gerrit Engelke, der einer der letzten war, die für das deutsche Vaterland fielen, besitzen wir:

Lokomotive.

Gerrit Engelke.

Da liegt das zwanzigmeterlange Tier,
 Die Dampfmaschine,
 Auf blankgeschliffener Schiene
 Voll heißer Wut und sprungbereiter Gier —
 Da lauert, liegt das langgestreckte Eisenbiest —
 Sieh da: wie Öl und Wasserschweiß
 Wie Lebensblut, gefährlich heiß
 Ihm aus den Radgestängen, den off'nen Weichen fließt.
 Es liegt auf achtzehn roten Räderpranken,
 Wie fiebernd, langgeduckt zum Sprunge,
 Und Fieberdampf stößt röchelnd aus den Flanken.
 Es kocht und kocht die Röhrenlunge —
 Den ganzen Rumpf die Feuerkraft durchzittert,
 Er ächzt und siedet, zischt und hackt
 Im hastigen Dampf — und Eisentakt, —
 Dein Menschenwort wie nichts im Qualm zerflittert.
 Das Schnauben wächst und wächst —
 Du stummer Mensch erschreckst —
 Du siehst die Wut aus allen Ritzen gären —
 Der Kesselröhren-Atemdampf
 Ist hochgewühlt auf sechzehn Atmosphären;
 Gewalt hat jetzt der heiße Krampf:
 Das Biest, es brüllt, das Biest, es brüllt,
 Der Führer ist in Dampf gehüllt —
 Der Regulatorhebel steigt nach links:
 Der Eisenstier harrt dieses Winks!
 Nun bafft vom Rauchrohr Kraftgeschnauf:
 Nun springt es auf! Nun springt es auf!
 Doch:
 Ruhig gleiten und kreisen auf endloser Schiene
 Die treibenden Räder hinaus auf dem blänkernden Band,
 Gemessen und massig die kraftangefüllte Maschine,
 Der schleppende, stampfende Rumpf hinterher —
 Dahinter — ein dunkler — verschwimmender Punkt —
 Darüber — zerflatternder — Qualm. —

(Aus „Rhythmus des neuen Europa“; Verlag von Eugen Diederichs, Jena)

Häufiger sind der ganze Zug und die Eisenbahn vom Dichter in Poesie und Prosa in den Blickpunkt künstlerischen Schaffens gehoben worden. Ich denke an den „Nachtzug“ von Gerhart Hauptmann, dem hervorragendsten Dichter und Dramatiker unserer Tage, und an den „Blitzzug“ von Detlev von Liliencron, in dem er in seiner lebendig-anschaulichen Weise das Leben und Treiben in dem dahinsausenden Schnellzug und dessen plötzliches Ende schildert. Auch in Theaterstücken spielen ab und zu Lokomotive und Eisenbahnzug eine Rolle. Hier handelt es sich jedoch oft mehr um Befriedigung der Schaulust des Publikums, als um wirklich künstlerische Notwendigkeit, die ihre Anwendung rechtfertigen könnte.

Einige hübsche Erzählungen über Lokomotiven und Eisenbahn finden sich bei Peter Rosegger in seinem Buche „Als ich noch der Waldbauernbub war“ und bei Fritz Reuter in „De Reis' nah

Belligen“. In beiden schildern die Dichter mit feiner Beobachtung und Nachempfindung die Gefühle in der Seele des einfachen Landbewohners, der zum ersten Male eine Lokomotive sieht und sich das Ungeheuer nicht zu erklären vermag. Wie schwer fällt es ihm, welche Furcht und Abneigung hat er zu überwinden, ehe er sich dem ungewohnten Fahrzeug auf Tod und Leben anvertraut!

Als ich das erste Mal auf dem Dampfwagen saß.

Peter Rosegger.

„...Meinetweg,“ sagte mein Vater, „da kann der Bub gleich die neue Eisenbahn sehen, die sie über den Semmering jetzt gebaut haben. Das Loch durch den Berg soll schon fertig sein.“

„Behüt uns der Herr,“ rief der Pate, „daß wir das Teufelszeug anschau! 's ist alles Blendwerk, 's ist alles nicht wahr.“

„Kann auch sein,“ sagte mein Vater und ging davon.

Ich und der Pate machten uns auf den Weg; wir gingen über das Stuhleckgebirge, um ja dem Tale nicht in die Nähe zu kommen, in welchem nach der Leut' Reden der Teufelswagen auf und ab ging. Als wir aber auf dem Hohen Berge standen und hinabschauten in den Spitalerboden, sahen wir einer scharfen Linie entlang einen braunen Wurm kriechen und darüber ein Rauchwölklein schweben.

„Jessa Maron!“ schrie mein Pate, „das ist schon so was! Spring Bub!“ — und wir liefen die entgegengesetzte Seite des Berges hinunter.

Gegen Abend kamen wir in die Niederung, doch — entweder der Pate war hier nicht wegekundig, oder es hatte ihn die Neugierde, die ihm zuweilen arg zusetzte, überlistet, oder wir waren auf eine „Irrwurzen“ gestiegen — anstatt in Mariaschutz zu sein, standen wir vor einem ungeheuren Schutthaufen, und hinter demselben war ein kohlfinsteres Loch in den Berg hinein. Das Loch war schier so groß, daß darin ein Haus hätte stehen können, und gar mit Fleiß und Schick ausgemauert; und da ging eine Straße mit zwei eisernen Leisten daher und schnurgerade in den Berg hinein.

Mein Pate stand lange schweigend da und schüttelte den Kopf; endlich murmelte er: „Jetzt stehen wir da. Das wird die neumodische Landstraßen sein. Aber derlogen ist's, daß sie da hineinfahren!“

Kalt wie Grabesluft wehte es aus dem Loche. Weiter hin gegen Spital in der Abendsonne stand an der eisernen Straße ein gemauertes Häuschen; davor ragte eine hohe Stange, auf dieser baumelten zwei blutrote Kugeln. Plötzlich rauschte es an der Stange, und eine der Kugeln ging wie von Geisterhand gezogen in die Höhe. Wir erschrakten baß. Daß es hier mit rechten Dingen nicht zugehe, war leicht zu merken. Doch standen wir wie festgewurzelt.

„Pate Jochen,“ sagte ich leise, „hört Ihr nicht so ein Brummen in der Erden?“

„Ja freilich, Bub,“ entgegnete er, „es donnert was! es ist ein Erdbidn (Erdbeben).“ Da tat er schon ein kläglich Stöhnen. Auf der eisernen Straße heran kam ein kohlschwarzes Wesen. Es schien anfangs stillzustehen, wurde aber immer größer und nahte mit mächtigem Schnauben und Pfustern und stieß aus dem Rachen gewaltigen Dampf aus. Und hinterher —

„Kreuz Gottes!“ rief mein Pate, „da hängen ja ganze Häuser dran! Und wahrhaftig, wenn wir sonst gedacht hatten, an das Lokomotiv wären ein paar Steirerwäglein gespannt, auf denen die Reisenden sitzen konnten, so sahen wir nun einen ganzen Marktflecken mit vielen Fenstern heranrollen, und zu den Fenstern schauten lebendige Menschenköpfe heraus, und schrecklich schnell ging's, und ein solches Brausen war, daß einem der Verstand still stand. Das bringt kein Herrgott mehr zum Stehen! fiels mir noch ein. Da hub der Pate die beiden Hände empor und rief mit verzweifelter Stimme: „Jessa, Jessa, jetzt fahren sie richtig ins Loch!“

Und schon war das Ungeheuer mit seinen hundert Rädern in der Tiefe; die Rückseite des letzten Wagens schrumpfte zusammen, nur ein Lichtlein davon sah man noch eine Weile, dann war alles verschwunden, bloß der Boden dröhnte, und aus dem Loch stieg still und träge der Qualm.

Mein Pate wischte sich mit dem Ärmel den Schweiß vom Angesicht und starrte in den Tunnel.

Dann sah er mich an und fragte: „Hast du's auch gesehen, Bub?“

„Ich hab's auch gesehen.“

„Nachher kann's keine Blenderei gewesen sein“, murmelte der Jochen.

Wir gingen auf der Fahrstraße den Berg hinan; wir sahen aus mehreren Schächten Rauch emporsteigen. Tief unter unseren Füßen im Berge ging der Dampfwagen.

„Die sind hin wie des Juden Seel!“ sagte mein Pate und meinte die Eisenbahnreisenden. „Die übermütigen Leut' sind selber ins Grab gesprungen!“

Beim Semmering-Bahnhof sahen wir das Loch auf der anderen Seite. War auch kohlfinstern. — Ein Zug von Wien war angezeigt. Mein Pate unterhandelte mit dem Bahnbeamten, er wollte zwei Sechser geben, und gleich hinter dem Berg, wo das Loch aufhört, wollten wir wieder absteigen.

„Gleich hinter dem Berg, wo das Loch aufhört, hält der Zug nicht,“ sagte der Bahnbeamte lachend.

„Aber wenn wir absteigen wollen!“ meinte der Jochen.

„Ihr müßt bis Spital fahren. Ist für zwei Personen zweiunddreißig Kreuzer Münz.“

Mein Pate meinte, er lasse sich's was kosten, aber soviel wie die hohen Herren könnte er armer Schlucker nicht geben; zudem sei an uns beiden ja kein Gewicht da. — Es half nichts, der Beamte ließ nicht handeln. Der Pate zahlte; ich mußte zwei „gute“ Kreuzer beisteuern. Mittlerweile kroch aus dem nächsten, unteren Tunnel der Zug hervor, schnaufte heran, und ich glaubte schon, das gewaltige Ding wolle nicht anhalten. Es zischte und spie und ächzte — da stand es still.

Wie ein Huhn, dem man das Hirn aus dem Kopfe geschnitten, so stand der Pate da, und so stand ich da.

Wir wären nicht zum Einsteigen gekommen; da schupfte der Schaffner den Paten in einen Wagen und mich nach. In demselben Augenblicke wurde der Zug abgeläutet, und ich hörte noch, wie der ins Coupé stolpernde Jochen murmelte: „Das ist meine Totenglocke“. Jetzt sahen wir's aber: im Waggon waren Bänke, schier wie in einer Kirche; und als wir zum Fenster hinausschauten — „Jessas und Maron!“ schrie mein Pate, „da draußen fliegt ja eine Mauer vorbei!“ — Jetzt wurde es finster, und wir sahen, daß an der Wand unseres knarrenden Stübchens eine Öllampe brannte. Draußen in der Nacht rauschte und toste es, als wären wir von gewaltigen Wasserfällen umgeben, und ein ums andere Mal hallten schauerliche Pfiffe. Wir reisten unter der Erde.

Der Pate hielt die Hände auf dem Schoß gefaltet und hauchte: „In Gottes Namen. Jetzt geb' ich mich in alles drein. Warum bin ich der dreidoppelte Narr gewesen.“

Zehn Vaterunser mochten wir so begraben gewesen sein, da lichtete es sich wieder, draußen flog die Mauer, flogen die Telegraphenstangen und die Bäume, und wir fuhren im grünen Tale.

Mein Pate stieß mich an der Seite: „Du Bub! Das ist gar aus der Weis' gewesen, aber jetzt — jetzt hebt's mir an zu gefallen. Richtig wahr, der Dampfwagen ist was Schönes! Jegerl und jerum, da ist ja schon das Spitalerdorf! Und wir sind erst eine Viertelstunde gefahren! Du, da haben wir unser Geld noch nicht abgegessen. Ich denk, Bub, wir bleiben noch sitzen.“

(Aus „Als ich noch der Waldbauernbub war“)

Aus „De Reis' nah Bellingen“.

Fritz Reuter.

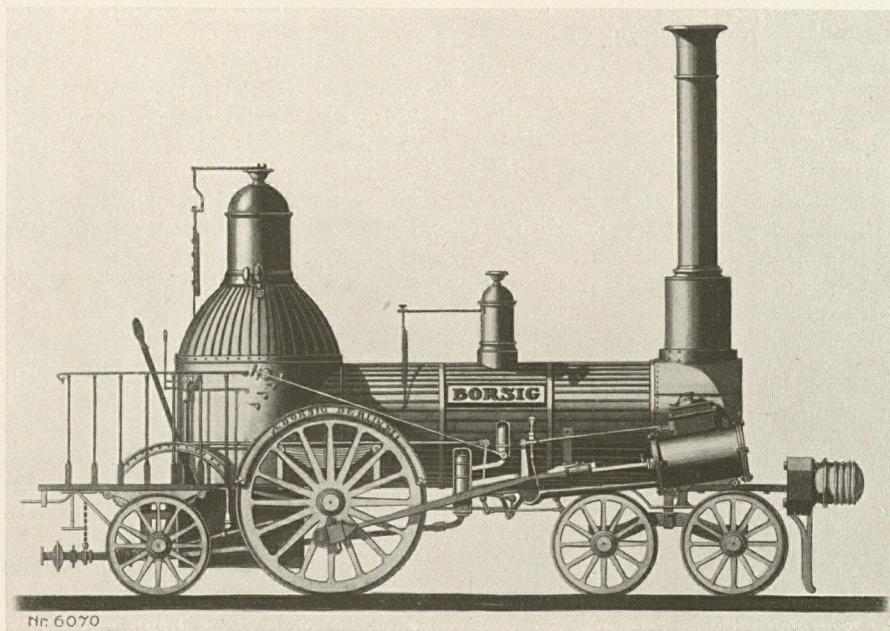


Abb. 11 2A 1-P. L., im Jahre 1841 als Fabrik-Nr. 1 6070
für die ehemalige Berlin-Anhalter-Eisenbahn gebaut von A. Borsig.

Wahrscheinlich hat Reuter eine der ersten Lokomotiven von Borsig vorgeschwebt, die einen vollständig mit Holz verkleideten Kessel hatte. Er läßt deshalb seine Bauern in der Lokomotive einen Köffer sehen, in dem ein Pferd versteckt ist, das auf jeder Station ausgewechselt wird.

Un nu! — Ne, kik mal blot dat Dirt
Von Kuffert an, wat dat herümmer führt!
Ne! — Mit en Schostein! — Kik mal bloß!
Nu ward jo woll der Deuwel los? —
Nu kik mal, wo dat rokt un dampft!
un hür mal, wo dat wirkt un stampft,
Un wo dat stöhnt, un wo dat pippt,
Un wo dat mit de Arm' utgrippt,
Un wo dat prust't un wo dat brus't,
Un wo 't an uns vörbi nu sus't,
Un wo de Damp em ut de Snut 'rutgeiht!
Un hür dat Toben un Rementen!

Dit is doch justement, as wenn't en
Lebendig Undirt wesen deiht!
Na, dit 's denn doch de Möglichkeit!“
„Ja, Vadder,“ seggt oll Swart, „süh gistern bi dat Stück,*
Dor frücht't ik mi nich bi, denn dat wüst ik,
Dat dat man Ogenblennen wir;
Doch bi en Fuhrwark ganz ahn Pird —
Un bi so 'n apenbores Wesen,
Dar fangt dat ok an mi tau gräsen;

* Freischütz hatten sie am Abend vorher gesehen. Die Wolfsschlucht konnte keine Furcht erregen, aber die Lokomotive.

Wo, dit is jo en Stück! is dit,
 As wenn de Hex nah'n Blocksberg ritt.
 Hür blot mal, wo der Deuwel fläut't!
 „Dat deiht,“ seggt Korl, „de Kirl, de up em sitt;
 De swarte Kirl dor achter deiht 't.
 Un in dem Kuffert, de dor 'rümmer führt,
 Dor wett ik up, dor sitt en Pird.“
 „Je,“ seggt oll Witt, „min Saehn, wer weit 't!
 Dat ein' is just so, as dat anner.
 Un wo säd doch noch Schulten-Hanner:
 'Mag dat en Späuk, mag dat uns' Jochen sin;
 Der Deuwel sitt 'e ümmer drin.“

Nu ward'n sei in de Kutsch denn stigen,
 Un Witt ward't mit de Angst denn wedder krigen;
 Un Swart hett naug tau dauhn un naug tau seggen,
 Bet sik deiht sin Gejammer leggen:
 „Ih, Vadder, kik de annern Lüd'!
 De sitten jo ganz ruhig hir,
 De höllen ok so still nich her,
 Wenn ehr der Deuwel halen ded.
 Na, früchtst du di denn so, denn schuw
 Di neger nah mi ran und stemm di gegen.
 Wi sitten jo hir just as in de Stuw,
 Tau'm wenigsten sünd wir in'n Drögen.
 Un, Jung's, Ji kamt ok neger 'ran
 Un fat't Jug an de Lehning an,
 Un hollt Jug wiss! Un rit't dat Mul nich up,
 As wenn Jug in den Hals de braden Duwen
 'rin fleigen sael'n! Un set't den Haut Jug faster up!“
 Un dorbi stödd hei sinen Jung'n.
 „Willst, Deuwel, willst di neger schuwen!
 Un bit't de Tännen bet tausamen,
 Dat Jug nich Jug' oll daemlich Tung'n,
 Wenn't los geht, mang de Tännen kamen. —
 So! nu geht 't los!“ — „Herr Je! Wo sacht!“
 Seggt Witt. „Dat hadd 'k meindag' nich dacht!“
 „Wo dit,“ seggt Korl, „dit geht jo 'n eben Schritt.“
 „Dit geht jo man en Zuckeldraww,“ seggt Witt.
 „Nu geht 't en gauden Draww,“ seggt Swart un steckt
 den Kopp
 Ut 't Finster rut. — „Nu geht 't in'n vullen G'lopp!
 Nu hollt Jug wiss! Nu geht dat Baedeln los!
 Ne, Kinner, Lüd! Nu sieht man bloß,

Wo dat den Weg entlang klabastert,
 Un wo dat flüggt, un wo dat rastert
 Un wo dat in de Welt 'rin sus't.“
 Oll Witt satt dor, as hadd de Ap em lus't.
 „Herr Gott doch!“ röppt hei, „Nahwer Swart!
 Wenn 't Beist man blot nicht stürlos ward!“
 „Ih, Vadder bit de Tähn tausamen!
 Wat kann 'e denn ok vel nah kamen?
 So oder so: 't is ganz egal!
 Un starwen möt wi doch enmal!
 Dat helpt nu nich, nu sünd wi einmal in,
 Nu möt wi dörch, dörch Dick un Dünn!“

Un dat stampt und dat ampelt un hampelt vöran,
 Un denn krischt dat dor männigmal twischen;
 Un de Hölter, de fleigen, de Bäuk und de Dann
 Un de Feller un Wäller un Wischen.

Man herin in de Welt! Un so bang denn? Warüm?
 Süh, de Dörper un Städter, de fleigen!
 Un de Dannen, de walzen und danzen herüm,
 Un de Bäuken, de dreihn sik in Reigen.

Man herin in de Welt, wenn 't sik bängt ok un drängt!
 Nemt de Taegel man frisch mang de Tännen!
 Un wenn ok de Kram Jug beklemmt und beengt,
 Wat helpt Jug dat Krischen und Staehnen?

Un wenn stött Jug en Flaetz, denn gewt em en Stot,
 Un wehrt Jug de Hut un de Glieder!
 Un geföllt 't Jug nich hir — de Welt is so grot —
 Denn gaht Ji en Enning lang wider.

So kam'n sei bi den irsten Anholt an,
 De Wagen rullt ganz sachten 'ran;
 Oll Swart, as hadd de Taegel hei tau faten,
 Seggt: „Oeh, purr, öh!“ De Dör ward apen slaten,
 Un Korl stiggt ut de Dör un seggt:
 „Ditt möt ik mi doch neger unnersäuken,
 Wo sik dat deiht mit 't Furwark räuken,
 Un ob ne frische Mähr ward in den Kuffert bröcht?“
 Hei geht nu hen un kickt un steiht,
 Mit einmal aever pippt de Fläut,
 Un sachten geht vörbi de Tog.



Ganz reizend finde ich auch das folgende Eisenbahnmärchen von F. A. Geißler, das in der „Leipziger Illustrierten Zeitung“ vom 25. Juni 1908 abgedruckt war:

Die erste Reise der Lokomotive.

Ein Eisenbahnmärchen von F. A. Geißler.

Es war einmal eine kleine, hübsche Lokomotive; die hatte ihre Heimat in einem viertorigen Schuppen nahe dem Hauptbahnhof einer großen Hauptstadt. Sie war zwar funkelnagelneu und in ihrem grünen Anstrich mit den blitzblanken Stahl- und Messingteilen gar stattlich anzusehen, aber sie gehörte doch nicht zu den Großen ihres Geschlechts. Und das war ihr steter Jammer. Wenn sie eine von den riesigen Schnellzugsmaschinen oder eine der schweren Güterzugslokomotiven erblickte, wurde sie vor Neid so gelb, daß ihr Führer am nächsten Tage stundenlang an ihr zu putzen hatte. Und sie hatte wahre Höllenqualen zu erdulden, wenn sie nachts in der Ecke des weitläufigen Schuppens stand und die großen Kolleginnen von ihren rasenden Fahrten und interessanten Erlebnissen erzählten. Egoistisch, wie die Großen meist sind, nahmen sie auf die Empfindungen der kleinen Lokomotive keine Rücksicht, sondern rühmten sich der Kraft ihrer achträdri- gen Leiber und nahmen es dabei mit der Wahrheit oft nicht genau, denn das „Dampf machen“ kann solch ein Ungetüm selbst dann nicht ganz lassen, wenn es abends zur Ruhe gebracht worden ist.

„Na, man ist doch froh, wenn man wieder daheim ist“ — sagte die Schnellzugsmaschine Nr. 561, die sich nicht wenig darauf einbildete, die einzige ihres Typs zu sein — „so ein Reisetag ist gewiß sehr interessant, aber doch recht anstrengend. Besonders das verschiedenartige Wasser, das man auf den Speisungsstationen einnehmen muß, macht einem zu schaffen. Ich erhielt zum Beispiel heute meinen Trunk erst aus einem stolzen Strome, der aber eiskalt dahinfließt, und dann aus einer so eisenhaltigen Leitung, daß ich ganz krank bin. Ich glaube fast, ich bekomme Rostflecke im Innern oder gar den Kesselstein. Aber herrlich ist's doch, so dahinzufliegen auf den blanken Schienen in die weite Welt hinein, vorüber

an Häusern, Wäldern, Seen und Feldern, daß der Boden zittert, die Rosse scheuen und die Menschen mit einem leisen Gruseln dastehen, wenn man vorübersaust und ihnen einen Ballen Wasserdampf und Kohlendunst ins Gesicht bläst.“

Die kleine Lokomotive seufzte vor Sehnsucht tief auf und fragte ganz bescheiden:

„Entschuldigen Sie, verehrte 561, aber ich möchte gern wissen, ob ich noch wachsen werde und Aussicht habe, auch einmal solche schöne, weite Reisen zu machen.“

Die große Maschine lachte überlegen.

„Nein, Kleine, die Hoffnung laß dir vergehen. Hast ja nicht einmal einen Tender und bloß vier Räder! Hahaha, das würde 'ne schöne Fuhre mit dir werden! Nein, du mußt dich schon damit zufrieden geben, die durchgehenden Schnellzugswagen von einem Bahnsteig zum anderen zu fahren oder sonst ein wenig zu rangieren. Aus dem Bereiche der Station wirst du nie heraus-

kommen. Aber tröste dich. Dafür hast du's bequemer, brauchst niemals auswärts zu übernachten und wirst nicht so schnell alt wie wir bei unserer aufreibenden Tätigkeit.“

Das war nun zwar ein Trost, aber keiner, mit dem sich Ehrgeiz, Wanderlust und Neugier zufrieden geben, zumal wenn man jung ist. Und die kleine Lokomotive war ja zu jung, um sich zu bescheiden, was zuweilen selbst in vorgerücktem Alter noch seine Schwierigkeiten hat. Nein, warum sollte ihr der Weg in die lockende Weite versagt bleiben? Machten nicht die Schmalspurlokomotiven, die im Nebenschuppen standen und nicht größer waren als sie, täglich ihre schöne Reise, gefolgt von einer Schar zierlicher, auf ihren niedrigen Rädern flink dahinrollender Wagen? Ach, sie ließ es sich nicht ausreden, es war nur eine Intrige gegen sie gesponnen von den ungeschlachten Kolleginnen, die vielleicht fürchteten, von ihr an Behendigkeit übertroffen zu werden. Aber sie war dagegen machtlos,



Abb. 12 Bild von Schinkel, als Weihnachtsgeschenk 1836 Beuth gewidmet. 6175 (Beuth-Schinkel-Museum)

Beuth bemerkte dazu: Darstellung meines geistigen Zustandes. Die Handlung geht in Schönhausen vor. Mein ländlicher dortiger Aufenthalt ist rechts abgebildet, sowie mir wertige Kunstgegenstände aus meinem Arbeitszimmer in Berlin. Links wird die Stettiner Bahn als nahe vorbeigehend angenommen.

„Beuth sitzt im Großvaterlehnstuhl, den Kopf nachdenklich zur Seite gelegt. Man könnte denken, er wäre eingeschlafen. Rechts im Hintergrund sehen wir sein Landhaus in Schönhausen, links drängt sich die neu geplante Eisenbahn hervor. Fast liebkosend und besorgt strecken hinter dem Lehnstuhl zwei Pferde ihre Köpfe über Beuth hinaus, und auch seine Lieblingshunde fehlen nicht. Um ihn herum liegen dicke Aktenstöße über Eisenbahn, Gewerbeabteilung, Technische Deputation usw.“

(Preußens Gewerbebeförderung und ihre großen Männer von Conrad Matschoß, S. 72/73)

und diese bittere Empfindung erweckte in ihr tiefe Verstimmung und steigerte ihr Verlangen nur noch mehr. Wenn man sie vor die langen Durchgangswagen spannte, die durch ihre Schilder ihr fast herausfordernd ins Gesicht schrien, aus welcher Ferne sie kamen, und wie weit sie noch reisen wollten, da kochte es in ihr auf vor Gram und Zorn. Es war aber auch eine böse Zumutung für sie, diese vorlauten und fahrtstolzen Wagen von einem Gleis aufs andere zu ziehen, aus ihnen lange, prächtige Züge zu bilden und dann sehen zu müssen, wie eine riesige Maschine vorgelegt wurde, die stolz schnaubend dastand, als brüste sie sich mit ihrer Dampfkraft, und mit gleichmäßigem, fauchendem Atem die Luftbremsen instand setzte, durch die sie die Herrschergewalt über all die Wagen und die darin sitzenden Menschen erhielt. Und wenn ein solcher Luxuszug, den sie mit Mühe und einförmiger Arbeit zusammengestellt hatte, dann aus der Halle fuhr, und die hochmütige Maschine zum Abschied ihren Dampf zwischen den Rädern hervorziehen ließ, als wolle sie prahlen, daß sie sogar mehr Kraft habe, als sie brauche — da litt die kleine Lokomotive alle Qualen eines verkannten Genies und machte ihrem bitteren Weh mit schrillen, klagenden Pfiffen Luft. Denn sie durfte wenigstens noch beim Anfahren pfeifen, was den Zuglokomotiven neuerdings verboten war. Das schien ein geringer Vorzug zu sein, den sie vor ihnen hatte; aber bald genug erfuhr sie, daß auch diese Auszeichnung nur eingebildet war, da die Großen draußen auf der freien Strecke nach Herzenslust pfeifen durften und sich darum aus dem Verbot des Pfiffes beim Antritt der Reise gar nichts machten.

Die kleine Lokomotive wurde immer verärgerter und gereizter und sperrte sich gegen ihren Dienst, den sie haßte und verachtete. Alle Augenblicke war bei ihr etwas nicht in Ordnung, und mochte ihr Führer sie auch ölen und putzen, soviel er wollte, sie brachte es doch fertig, ihn durch allerlei kleine Fehler täglich in neue Verlegenheit zu setzen. Denn sie betrachtete diesen Mann, der doch ihr treuer und sorgsamer Pfleger war, als ihren Feind und Unterdrücker. Wenn er am frühen Morgen mit seinem gutmütig-breiten Gesicht vor ihr stand und sie nochmals rieb und beinahe zärtlich musterte, da hätte sie ihn am liebsten überfahren mögen. Warum verstand er sie nicht? Er, der jede Schraube, jeden kleinsten Teil an ihr kannte, er hätte doch wissen müssen, daß sie unter der großen Sehnsucht litt! Aber er hatte kein Feingefühl, kein Verständnis, keinen Ehrgeiz, sondern war ein dumpfer, fauler, selbstzufriedener Dummbart, der nicht wert war, sie zu lenken. Und darum entfaltete sie mit jedem Tage die bösen Eigenschaften stärker, welche die Gelehrten die „Tücke des Objekts“ oder den „Widerstand der Materie“ nennen. Um so mehr erboste es sie, daß der Führer stets seine Ruhe bewahrte und ganz gemütlich mit ihr plauderte, wenn er ihr seinen Willen aufzwang.

„Na, Kleine,“ pflegte er zu sagen, wenn sie recht störrisch war, „hast du wieder mal deine Mucken? Paß auf, wir werden schon miteinander einig werden!“ Und dann ließ er sie vor- und rückwärts laufen und die kurze Strecke vom Abstellbahnhof bis zu den Hallen mit aller Geschwindigkeit sausen, daß es eine Art hatte. Aus Wut darüber verschlang sie so viel Kohlen, daß der Führer, der zugleich ihr Heizer war, niemals eine Kohlenprämie erhielt und einmal ärgerlich zu einem Berufsgenossen

sagte: „Der kleine Racker da frißt dreimal mehr, als Vorschrift ist. Ich glaube, sie hat einen Konstruktionsfehler, und wenn das so weitergeht, wird sie bald ins alte Eisen kommen.“ Und der andere nickte verständnisvoll dazu und sagte: „Hm, ja — schade um das hübsche Ding, aber da wird wohl nichts anderes übrig bleiben.“

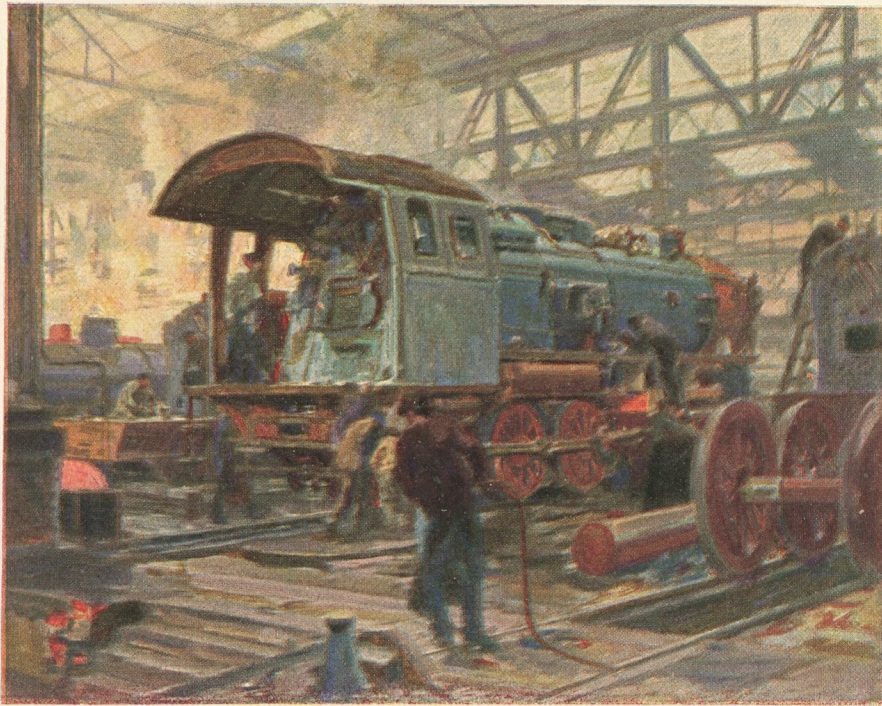
Diese Worte machten einen tiefen Eindruck auf die kleine Lokomotive, und sie nahm sich seitdem zusammen; denn ins alte Eisen wollte sie doch noch nicht gern geraten.

Kurze Zeit darauf erlebte sie eine große Freude. Es wurden an ihr nämlich zu beiden Seiten des Kessels zwei kleine Schilder befestigt, die in großen, gelben Buchstaben den Namen „Richard Wagner“ trugen. Während die großen Maschinen längst schon lediglich durch Nummern bezeichnet waren, hatte sich die Gewohnheit herausgebildet, die kleinen Rangierlokomotiven auf die Namen großer Dichter, Künstler und Denker zu taufen und diesen dadurch im Reiche der rußigen Eisenbahn eine Ehrung zu erweisen. Die Neugetaufte war nicht wenig stolz auf ihren Namen; denn sie meinte zuerst, der Name „Wagner“ bedeute soviel wie „Herrscher der Wagen“, und seine Verleihung an sie sei nur der Anfang jener stolzen Laufbahn, von der sie noch immer sehnsuchtsvoll träumte. Als sie schließlich aus dem Gespräche ihres Führers merkte, welche Bewandnis es mit ihrem Namen habe, war sie zwar zunächst ein wenig enttäuscht, fand sich aber bald in den Gedanken, nun gleichsam eine musikalische Maschine zu sein, und bemühte sich, so melodisch zu pfeifen und zu zischen, daß sie ihrem Taufpaten Ehre zu machen überzeugt war.

So verging die Zeit, und Pfingsten kam wieder heran. Dieses „liebliche Fest“ ist, wie man weiß, für die Eisenbahn durchaus nicht lieblich; denn es bringt den stärksten Verkehr des ganzen Jahres. Da in diesen Tagen die gesamte Menschheit von einer epidemischen Reisewut befallen wird, so reichen die Wagen und Maschinen kaum aus, um alle die Hunderttausende zu befördern, die für einige Zeit dem heimatlichen Alltagsgetriebe entfliehen wollen. Und wie die Bahnverwaltung in dieser Festzeit Güterwagen mit harten Bänken versieht und stolz als „Dritte Klasse“ dem Personenverkehr dienstbar macht, so zieht sie auch Maschinen aller Art für die zahllosen Sonderzüge heran, die von jedem großen Bahnhofs abgelassen werden müssen.

Nun liegt etwa eine halbe Bahnstunde vor der großen Hauptstadt, in der „Richard Wagner“ seine Heimat hatte, eine freundliche Mittelstadt, die den Eingang zu einer vielbesuchten Gebirgsgegend bildet. Dahin wälzt sich alljährlich zu Pfingsten ein ungeheurer Strom von Vergnügungsreisenden, so daß von der Hauptstadt etwa fünfzig Sonderzüge dorthin laufen, um den Verkehr zu bewältigen. So war es auch diesmal. Und da wurde denn auch „Richard Wagner“ dazu bestimmt, einen Zug wieder nach der Residenz zurückzubringen. „Dazu langt die Kraft schon aus,“ sagte der Betriebsinspektor, und der Führer antwortete: „Ei freilich, das geht schon.“

Die kleine Lokomotive war nun glücklich. Endlich stand sie am Ziele ihrer Wünsche: morgen ging es zum erstenmal hinaus aus dem öden Bahnhofsbereich in die weite, freie Welt. War es auch nur eine kurze halbe Stunde, so blieb es doch eine richtige Tour, auf der mindestens fünf Haltepunkte zu passieren waren. Sie glitt diesen Abend



Blick in die Lokomotivbauhalle der Hanomag.

Nach einem Ölgemälde von Jacobsen und Weber, Bremen.

so leicht und flott dahin, daß sich der Führer nicht genug darüber wundern konnte. Und am nächsten Morgen sagte er staunend zu ihr, als sie im hellen Sonnenschein

Meinung von ihm. In erwartungsvoller Freude verrichtete „Richard Wagner“ seinen Rangierdienst am Vormittag, sah die dichtbesetzten Züge neidlos abfahren und dachte:

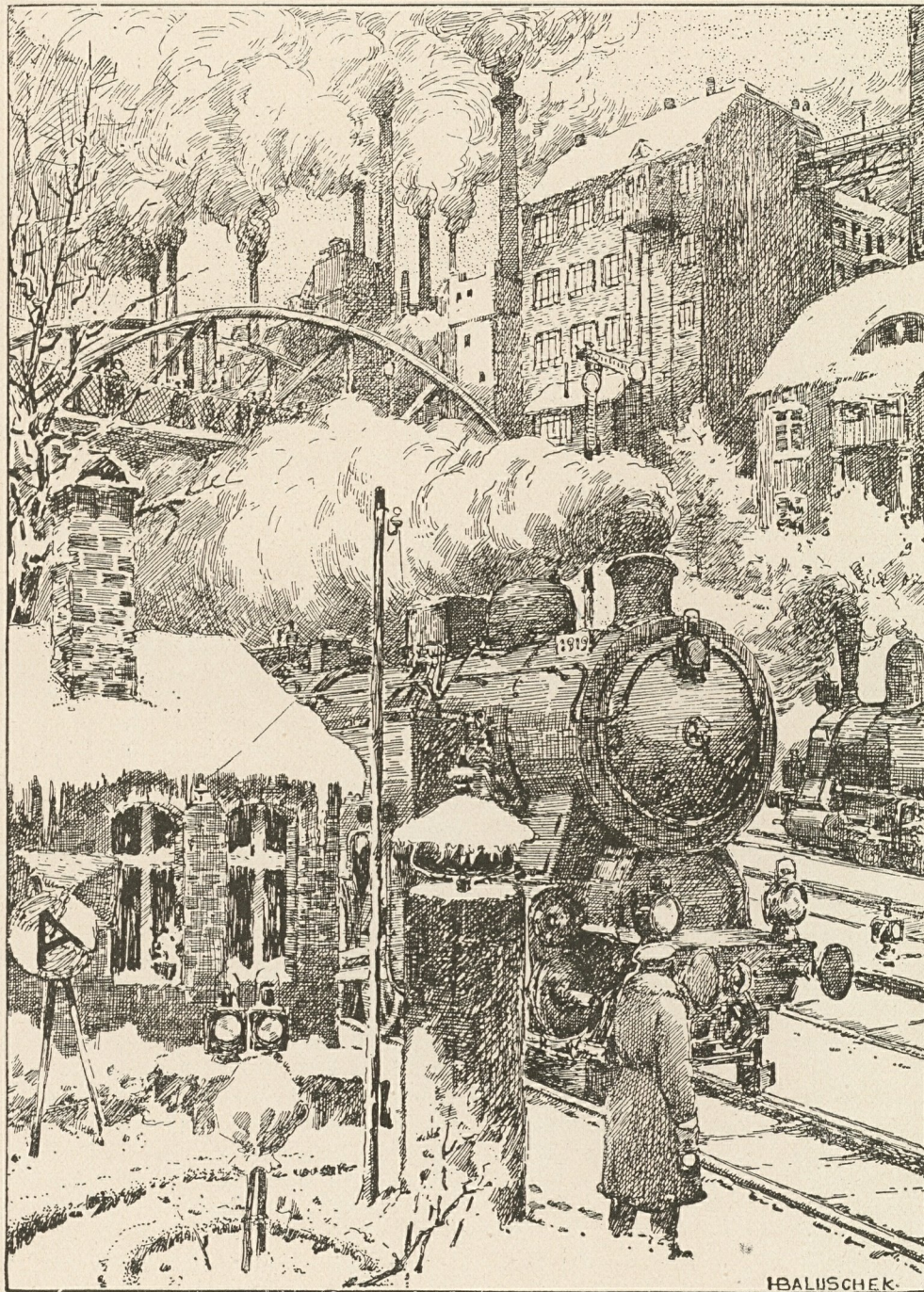


Abb. 13

Industrievorstadt.

(Aus „Kunst und Leben“ 1920, Verlag Fritz Heyder, Berlin-Zehlendorf)

vor ihm stand und vor Erregung pustete: „Aber, Kleine, du strahlst ja heute ordentlich; ja, ich hab’ dich auch immer fein geputzt!“

Der verständnislose Mensch begriff nicht, daß seine Lokomotive vor Wanderlust, Tatendrang und Freude so strahlte, und dies bestärkte sie nur in ihrer geringen

„Wartet nur, ich komme heute auch hinaus!“ Endlich nahte die ersehnte Stunde. Eine neue Kohlenladung ward eingenommen; der Führer, der zur Feier des Tages ein blaues Halstuch umgelegt und einen feinen Hut aufgesetzt hatte, prüfte noch einmal seine Maschine mit Kennerblick, erhielt seine Instruktion und begann die

Fahrt. Da „Richard Wagner“ nur einen Zug von der Gebirgsstation holen sollte, so fuhr man bei dieser ersten Tour ganz allein ohne jedes Zughängsel, und das war ein besonderer Vorteil. Hei, wie sauste die kleine Maschine schon durch das Gleisgewirr des Hauptbahnhofes, wie sandte sie zu jeder Weichenstellbude freudig einen Gruß flockigen Dampfes hinauf, wie herrlich war's, als nach dem Poltern über hundert Weichen und Herzstücke die Gleisanlage immer schmaler wurde und endlich der schlanke Bahnkörper mit den zwei blanken Eisenwegen frei dalag. Im hellen Sonnenschein ging die Reise durch ein blühendes Land dahin. Vorüber an den Villen der reichen Leute, die in den luftigen Vororten der Großstadt wohnten, vorüber an den Dörfern, von deren Türmen freundlicher Glockenton klang, vorbei an Landgasthöfen mit bunten Fahnen, schwankenden Schaukeln, kreisenden Karussells und fröhlichen, festlich gekleideten Menschen, immer lustig durch Felder, Wiesen und kleine Waldbestände, deren Stämme vor freudigem Erstaunen zu tanzen schienen, vorüber an kleinen Haltepunkten mit vielen wartenden Menschen, die der allein durchpolternden Lokomotive mit verwunderten Blicken nachschauten — wir haben keine Zeit für euch, ihr Leute, wir müssen weiter bis zur Gebirgsstation, wo man uns sehnlichst erwartet — nur ein fröhlicher, keck schmetternder Pfiff bei der Durchfahrt und dann brausend weiter, immer an dem blanken Strome entlang, von dem die freundlichen weißgrünen Dampfer wimpelgeschmückt und mit Menschen beladen herübergrüßen — vorüber an all dieser Herrlichkeit des prangenden Lebens, umspielt vom herzhaften Luftzuge der raschen Fahrt. Ja, das war Freiheit, das war Glück!

Bald kam die Gebirgsstation in Sicht, viel zu schnell für die Lokomotive, die gern noch weiter gelaufen wäre, am liebsten mitten in die Berge hinein, die jetzt auftauchten. Aber es half nichts, die Fahrt war zu Ende — nun, sie war über alles Ahnen schön gewesen. Noch ganz atemlos, pustend, berauscht von dem Glücke erfüllter Sehnsucht, stand die Lokomotive vor dem Bahnhofsgebäude. Der Führer lachte zufrieden und ging hinein; „Richard Wagner“ aber schaute sich beifallverlangend um, während die geschwärtzten Arbeiter aus leeren Wagen einen langen Zug zusammenstellten. War denn gar niemand hier, der sie in ihrer neuen Würde bewundern konnte?

O ja, da war schon jemand. Nämlich eins der ganz kleinen Baulokomotivchen, die immer nur auf notdürftig gelegten Interimsgleisen laufen, wie Spielzeug aussehen und doch eine gar schwere und nützliche Arbeit zu leisten haben, indem sie an jedem Tage hundertmal die mit Erde oder Steinen beladenen Bauzüge hin- und herziehen, ohne dabei über den engen Bezirk des Bauplatzes hinauszukommen. Heute war auch für das winzige Lokomotivchen ein Feiertag, und so schaute es mit bescheidener Ehrfurcht zu „Richard Wagner“ empor, der auf hohem Bahndamm stolz und vom Erfolge verschönt dastand und auf das zarte Dingelchen herabsah wie ein Riese auf einen Zwerg.

„Hm, das nennt sich nun auch Lokomotive,“ dachte „Richard Wagner“ mit jenem Mitleid, das so oft die

Tochter der Selbstüberhebung ist. „Na, da wollen wir mal zeigen, was wir leisten können. Respekt soll das armselige Ding bekommen, wenn's mich mit meinem Zuge davonfahren sieht.“

Die Wagen waren unterdessen zusammengeschlossen worden, und „Richard Wagner“ sollte den Zug nun in Bewegung setzen. Aber da die Station über keine Drehscheibe verfügte, wurde die Maschine so vorgelegt, daß sie rückwärts laufen mußte wie ein Krebs. Das behagte ihr gar nicht; sie fühlte, daß es ein wenig lächerlich aussah — und vor den Augen des winzigen Baulokomotivchens lächerlich zu werden, das war doch sehr unangenehm. Aber es half nichts; man mußte sich nur beim Anziehen fest ins Zeug legen, damit die Abfahrt recht pompös vor sich ginge.

Aber auch damit hatte es Schwierigkeiten. Denn als der Führer auf das schrille Pfeifen des Oberschaffners den Hebel langsam drehte, da brachte „Richard Wagner“ trotz aller Anstrengung den Zug nicht von der Stelle. Dreimal, viermal wurde der Versuch wiederholt, doch ohne Erfolg. Das Personal lachte und schimpfte durcheinander, der Führer schämte sich und rief ärgerlich, daß seine Maschine „ihre Mucken“ habe, es aber schon leisten könne. Doch auch ein weiterer Versuch hatte nur das Ergebnis, daß durch das harte, scharfe Anziehen eine Kupplung riß. Da wurden die meisten Waggons wieder abgehängt, so daß nur drei Wagen den „Zug“ bildeten. „Die paar Dinger wird sie wohl schleppen können“, riefen die Männer höhnisch und gaben das Zeichen zur Abfahrt. Langsam, mühevoll — denn es war gleich eine beträchtliche Steigung zu überwinden — zog „Richard Wagner“ an. Ach, das war keine stolze Ausfahrt. Hoffentlich schaute das Baulokomotivchen nicht her! Keuchend und fauchend ging es weiter. An jeder Haltestelle nahm man Reisende auf, so daß die Wagen immer schwerer wurden. Die Sonne schien noch ebenso strahlend, und der Wind wehte noch ebenso lustig, im gleichen Festschmuck glänzte die ganze Gegend — aber „Richard Wagner“ achtete so wenig darauf wie ein Lastpferd, das vor einem schweren Ziegelwagen gehen muß. Mühsam und beschwerlich war diese Tour; ein Kilometer ward zur Ewigkeit, und die Erkenntnis der eigenen Schwäche nahm jeden Mut und jede Freude. Ja, an manchen schwierigen Stellen der Strecke konnte man erst nach einer kleinen Ruhepause weiterfahren, und die Fahrgäste steckten die Köpfe zum Fenster hinaus, schimpften über die Bummelerei oder machten ihre schlechten Witze über die lungenlahme Lokomotive.

Endlich, endlich war die Residenz erreicht. Die Strecke wurde eben, und mit leidlichem Anstand fuhr der kleine Zug in die Halle des Hauptbahnhofes ein — allerdings mit einer Verspätung von fünfzehn Minuten.

Am Abend tat „Richard Wagner“ wieder seinen altgewohnten Dienst und ist seitdem nicht mehr hinausgekommen. Er hat auf Ehren und Erfolge in der großen Welt verzichtet. Und wenn sich bisweilen doch noch Anwendungen von Bitterkeit und Ehrgeiz einstellen, so denkt „Richard Wagner“ nur an seine Pfingstwanderung und an die dabei gemachte Erfahrung, daß draußen auf der freien Strecke ganz andere Kraft und Leistungsfähigkeit nötig sind, als in einem so kleinen Kessel wohnen.

Von ausländischer Literatur über Lokomotive und Eisenbahn, die namentlich in England und Frankreich sehr zahlreich vorhanden ist, will ich nur einige kurze Proben hier anführen.

La Locomotive.

C'est la locomotive haletante et coquette!
 Un doux parfum se mêle à ses blanches vapeurs ...
 Laboure, ô char de l'abondance,
 Et nos plaines et nos vallons.
 Ta fumée est une semence
 Qui fertilisera nos sillons!....

sang ein Poet gelegentlich der Eröffnung der Eisenbahn
 Nîmes—Beucaire am 15. Juli 1839 im Moniteur Universel
 vom 22. Juli 1839.

(Hommes et Choses du P. L. M. S. 38)

Aus der gleichen Quelle (Hommes et Choses du P. L. M. S. 78) stammt noch folgende Mitteilung:

La section de Valence

La section de Valence à Lyon n'était pas terminée quand éclata la guerre d'Orient et il fallut durant plusieurs mois, en dépit de cette lacune de 105 kilomètres, effectuer des transports considérables de troupes et de matériel

sans cesser de pourvoir aux exigences du service commercial. La voie fut livrée à la circulation le 16 avril 1855, plusieurs mois avant la fin de la guerre, et put servir lors du retour des vainqueurs de Sébastopol (1).

(1)

Char triomphant de l'industrie
 Sois encore, pour nos fiers guerriers
 Le noble char de la Patrie,
 Quand elle a besoin de lauriers!
 A cette mère bien-aimée,
 Qui paya leur sang de ses pleurs,
 Des bords lointains de la Crimée
 Demain ramène les vainqueurs!
 Tu bous, tu palpites
 Sur tes flancs agites
 Tes ailes plus vite
 Que les ailes du vent;
 Dans ton vol rapide
 Sur la plaine aride
 Sort un feu livide
 De tes naseaux fumants....

(Poésies des chemins de fer par un chauffeur. Lyon. Perrin 1855)

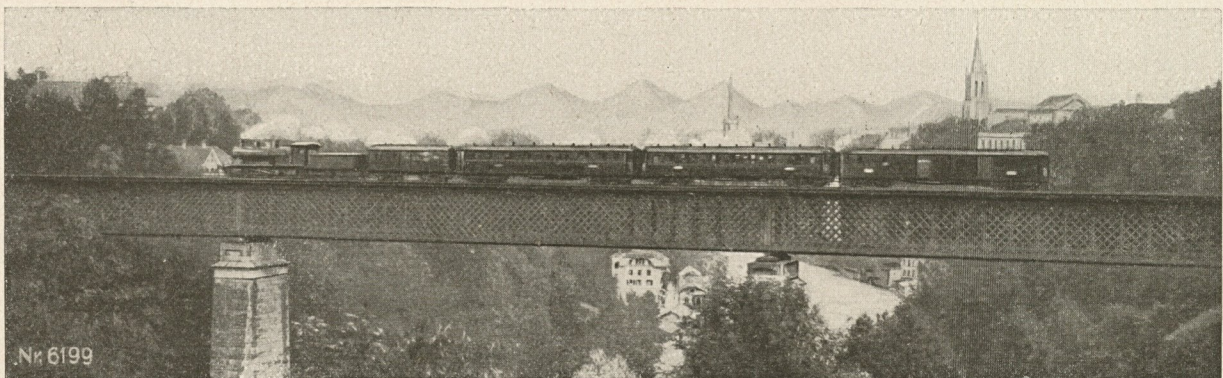


Abb. 14

Schnellzug auf Eisenbahnbrücke bei Bern.

Phot. Fontanellaz, Ingenieur Hannover.

The G. I. P.* Railway Magazine läßt eine Lokomotive sprechen:

Number „Five one two“ speaks.

„I'm only a Loco?“ well!
 Why shouldn't I proudly scream?
 For through me works a mighty force
 Man's trusty servant, steam.
 And wherever the white steam strives
 To use its strength aright.
 Up in the van of a mighty clan
 Is the locomotive bright.

Give me a drop of pance
 Pile on the glist'ning coal.
 Three hundred miles between us stretch
 And the junction, Rajapole.
 There goes the bell! Once more
 Now watch me skim the rail,
 I am bound my best to do with zest
 For I'm hauling the English Mail.

What a swinging, rollicking life,
 What a jovial life is mine;
 How people stare as we rush and tear
 And thunder along the line.
 The drooping signal greets us,
 We cannot, may not, fail;
 There is work to do and we swing right through
 For we carry the English Mail.

It may be I bring you letters
 Behind; in the postal van
 A line from the wife and the kiddies dear
 Away in a far-off land.
 What of the message I bring you?
 The message that may not fail;
 What of home and the thoughts of home?
 I bring you the English Mail.

Quick thoughts of the English hedgerows,
 A message of pleasure and pain,
 I bring you thoughts of long past days
 'Neath the sun or summer rain.
 Of the girl you left behind you,
 Of the girl you will meet again;
 Why, now; perhaps, here's the girl herself
 I bring with the English Mail.

Oft in the stilly darkness,
 As you sit and cogitate;
 Sweet, yet strong, predestined,
 Like the beat of an iron fate,
 Away in the deep soft blackness
 With the thrash of an iron flail,
 You hear the song of the Loco,
 The song of the iron rail.

My furnace door is open,
 The fierce light beats the air,
 It climbs through the inky blackness
 In a golden terraced stair.
 And it's oh for the hand of a Titian,

Alas for a Rembrandt dead,
 To paint us a Railway picture,
 The glow of the furnace red.
 The steep-sloped cutting echoes,
 The tune of my rhythmic beat,
 The mileposts spin behind me
 With ever-hurrying feet.
 You sit in your cool verandahs
 And you say „There goes the Mail“.
 Yes; my driver and I are out to-night
 For the message that may not fail.

We come to the end at last,
 The home lights flash ahead.
 „Well, I declare, a minute to spare,“
 Is what my driver said.
 And leaving he glances backward
 As though to a bonny bride,
 When he's quitting the shed where we proudly sped
 Well pleased with our long night ride.

* * *

Ah well! I am feeling sad, boys,
 It is said I am growing old;
 Perchance I'll be laid on the shelf away,
 And e'en for the scrap-heap sold.
 Yet though I say it as shouldn't,
 A few more runs, just a few,
 And I'll make the record—a million miles
 The mileage of „five one two“.

„Stitch, stitch, stitch,“
 Is the well-known song of the shirt,
 But it's „patch, patch, patch,
 And good-bye to Driver Shirt.
 They've put me into hospital,
 They've been and marked me „Sick“.
 Ugh! the hands of these footling fitters
 Is more than I can stick.

* * *

Well, well—here's luck to the boss,
 Long life to the G. I. P.*
 An order at last has now been passed,
 That brings new life to me.
 „For excellent service,“ Mr. Sarjant says,
 I've read it through and through;
 „Out of the shops and back to the mail,“
 Goes faithful „five one two“.

Of course. Now that's all right,
 Far better wear out than rust;
 Far better, say I, in harness to die,
 Than slowly to fall to dust.
 But whenever the end of my days does come
 This thought my comfort be
 I tried right through my duty to do—
 God prosper the G. I. P.

(Aus „The G. I. P. Railway Magazine“ 1914, S. 54)

* G. I. P. ist die Abkürzung für die Great Indian Peninsular-Bahn.

Zum Schlusse noch zwei Proben aus dem Holländischen. Das letzte Gedicht ist humoristischer Art und im Betuwe-Dialekt geschrieben.

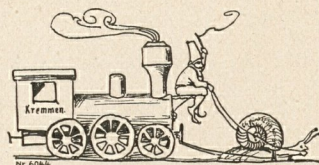
De Locomotief.

(Gedicht in den Trant van den Schoolmeester)

De locomotief, ook wel stoomros geheeten,
 Is eene machine, zooals gy allen wel zult weten;
 Indien gy dit soms hebt vergeten,
 Vraagt het dan maar eens aan een Uwer vrinden,
 Of anders kunt gy 't in een encyclopedie wel vinden.
 De locomotief nu is van veel waarde,
 Want zy brengt den mensch verbazend vlug over de aarde.
 Wilde je vroeger van Haarlem naar Amsterdam,
 Dan ging het vlug als je er na acht dagen kwam;
 Thans stap je in den trein en vòdr je je familie hebt, gegroet,
 Ben je al waar je wezen moet.
 Een locomotief in volle vaart,
 Is min of meer gevaarlyk van aard,
 Maar staat zy eenmaal stil,
 Dan doet men er mee wat men wil,
 En kan men haar gerust even streelen
 Zonder dat haar dit gaat vervelen.
 Men spoort haar zelden aan met zweep of toom,
 Maar geeft haar eenvoudig een beetje stoom,
 Waarna zy zoo verbazend hard gaat sjouwen,
 Dat een paard op stal haar niet by kan houwen,
 Al loop het ook in zyn hemdsmouwen
 En is het totaal niet aamborstig of verkouwen.
 De locomotief houdt dolveel van rooken,
 Toch ziet men haar zelden manilla's smoken.
 Ook pruijt zy by enkele gelegenheden.
 Maar de machinist is daar niet erg mede tevreeden,
 Want hy acht dit ver beneden
 De waardigheid van een locomotief,
 Die is hem soms even lief
 Als eens andermans vrouw en kinderen.
 Gy begrypt dat het pruimen hem dus verbazend moet
 hinderen.
 Een locomotief aan het wandelen, is niet te vertrouwen,
 Men doet dus wys, zich op een distantie te houwen,
 Totdat zy rustig staat te dampen,
 Dan kan men haar veilig even aanklampen

En vragen: „of zy soms moe van 't loopen is.“
 Zy antwoordt meestal met een zacht gesis;
 Dat beteekent dan:
 „Waar zie je my nu voor an?“
 „Denk je dat ik zoo'n eindje niet kan kuieren,“
 „Of dat ik een liefhebster ben van luieren?“
 Ondertusschen staat de machinist haar te schuieren,
 Met een dot poetskatoen.
 Dat laat zy zich kalm doen.
 Want zy staat erg op haar fatsoen.
 Zy loopt liever op rails dan op een grintpad,
 Om haar eksteroogen doet zy dat
 Geloof ik, ofschoon ik het niet zeker durf te zeggen;
 Ook meen ik, dat men er zich op toe gaat leggen,
 Om locomotieven als renpaarden af te richten,
 Daar zy op het gebied van sport wonderen zullen verrichten.
 Is dit zeker, dan zal ik het U nader berichten.
 Als een locomotief op reis moet,
 Gaat zy meestal te voet
 En zelden in den trein,
 Omdat wandelingen van hier naar Parys voor haar baga-
 tellen zyn.
 En het komt haar ook veel voordeeliger uit,
 Dan wanneer zy gebruik maakt van de trekschuit.
 Voorts is zy erg muzikaal; tenminste zy doet veel aan
 fluiten,
 Doch men zal eerder zyn ooren sluiten,
 Of er van door gaan,
 Dan uitroepen: „mensch waar haal je dat talent vandaan,“
 Want het is geenszins een geluid om Uw ooren te streelen,
 Of dat te vergelyken is met het kweelen
 Van musschenkelen;
 Nog minder om Uw hart te stelen
 Maar integendeel U alras gaat vervelen;
 Hetgeen myn verhaal ook lang reeds doet,
 En 'k eindig dus op staanden voet.

(Nomar)



De erste Lokkemetief.

(Betuwe-Dialekt)

Nou, 'k heb 'em gezien, heur de lokkemetief;
 Nog vuul ik de griesel er van deur mien lief.
 Zoo'n monste — dâ mein ik — zoo'n aoklig masjien
 Is nooit ien 'et derp op 'en karmis gezien.
 Neê, liever nog zie ik, al kost 'et ook meer,
 Een zeemarremin, drommeldaoris of beer!

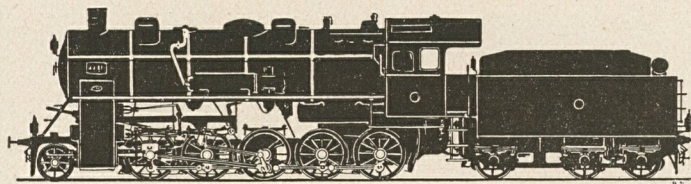
We stoengen van mergen by 't wachthuis aon 't hek,
 Onze erbeier Jan en dan ik, zeî de gek.
 „Pas op! (riep de wachtbaos) meteen kumt ie 'r aon,
 „Al is ie nog wel 'en kartier hier van daon.“
 En krek dat ie 't zeit, loer ik efkes op zy —
 Verrechtig, daar kwiem ie al dichter naoby;
 En aordigheid was 'et te zien ien de vert,
 Hoe dichter ie by kwiem, hoe grooter ie werd.

Hie dampte uut zien piep witte rookwolken uut,
 En gromde toezoers: uut er vuut! uut er vuut!
 'k Kiek um — der was niks, gene kraoi, op den weg.
 „Ry deur maor!“ zoo roep ik; en mét dâ 'k 'et zeg,

Daor gêft ie 'en schrauw, dâ verdekselte ding,
 Dâ 'k meinde, dâ heuren en zien me verging.
 Hè! rrrt! wâ geraos! 'k dacht dat de grond zakt ineen.
 'k Zag duuster veur de ooggen — ik rilde ien de leên —
 Den boom griepde 'k vast: 't was precies of 'en douw,
 Dien 'k vuulde en nie zag, me veuruut stooten wou.
 En veur dâ 'k weer aojem kos haolen, verdord,
 En veur 'k 'em goed zien kos — daor was ie al vort! —

Het erst wâ 'k toen zei, was: Hei! leefde nog, Jan?
 Jao! (zeit ie) maor jong, vralterierd bin 'k er van!
 Ik ook! (zei ik) jong, 't kan zoowaor ien de hel
 Nie slimmer spektaoklen, geleufde dâ wel? —
 'k Geleuf 't! (zeit ie) 'k Heb er den duuvel zien staon,
 Zoo'n zwarte sinjeur was 't, en 't vuur porde ie aon! —
 — Zeg duuvel of weerwolf, 't is krek en allins;
 Went dâ houw ik vol, Jan: ik zet ét 'en mins
 Um zòò zonder perds, zonder toom, zonder zweep
 Zoo'n waogen te sturen! — Zeg, vat je de kneep?....

B. van Meurs.



Nr. 6158

Abb. 15

1E³ HG-Lokomotive.

Nach einer Zeichnung von Dipl. Ing. Dannecker, Hannover.

Die hier angeführten Proben haben gezeigt, wie nicht nur für den Maler, sondern auch für den Dichter die Lokomotive ein unendlich reiches Gebiet für künstlerisches Schaffen eröffnet, wie mannigfaltig die Anregungen sind, die dem Dichter aus dem Empfinden beim Anblick eines Dampfrosses erwachsen können; wie lyrische und dramatisch bewegte Lokomotiv-Stimmungsbilder sich durch die veredelnde Phantasie des Dichters zu Kunstwerken gestalten. Auge und Ohr sind zu gleicher Zeit beschäftigt, alle die fortwährend wechselnden Eindrücke aufzunehmen, die eine durch die Landschaft brausende Lokomotive in jeder Minute neu vermittelt. Laut donnern die wichtigen Räder über die Schienen; heiß faucht und pustet der ausströmende Dampf. Schrill gellen die rufenden Piffe übers

grüne Feld. Lustig weht die weiße Rauchfahne dem Walde zu. In dunkler Nacht kommen zwei glühende Riesenaugen auf uns zu, huscht eine Reihe gespenstischer Lichtscheine über den Boden dahin — ein Grollen aus weiter Ferne, ein Donnern, Zischen, Brausen in nächster Nähe, ein verhallendes Rattern in dunkle Weite — und die vom Feuer rot beleuchteten Gestalten, der spähende Lokomotivführer, der vor der Feuerung niedergebeugte Heizer — sind das nicht alles prächtige Vorwürfe zu dichterischen Stimmungsbildern aller Art? Hoffen wir, daß das junge Dichtergeschlecht unserer Tage immer mehr und immer tiefer die Poesie der Lokomotive empfinden lernt und dieses reiche Stoffgebiet in seinen künstlerischen Schöpfungen geläutert und geadelt aufleben läßt und wiedergibt.