

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 Schnellzugmaschinen 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 Höllequalen 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 Schnellzugmaschine 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 zufriedengeben, 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.“

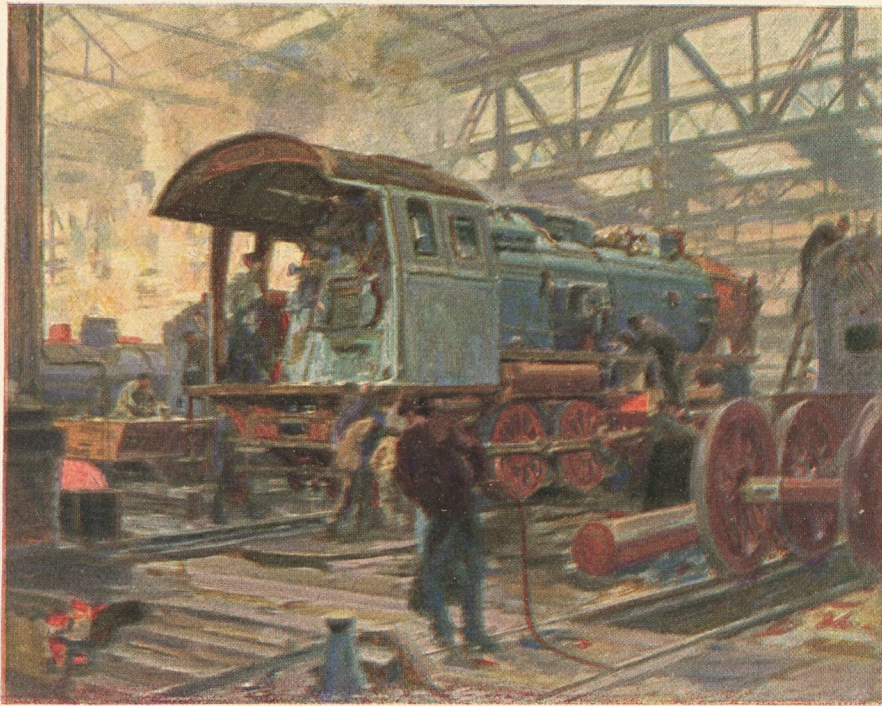
Diese Worte machten einen tiefen Eindruck auf die kleine Lokomotive, und sie nahm sich seitdem zusammen; denn ins alte Eisen wollte sie doch noch nicht gern geraten.

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:

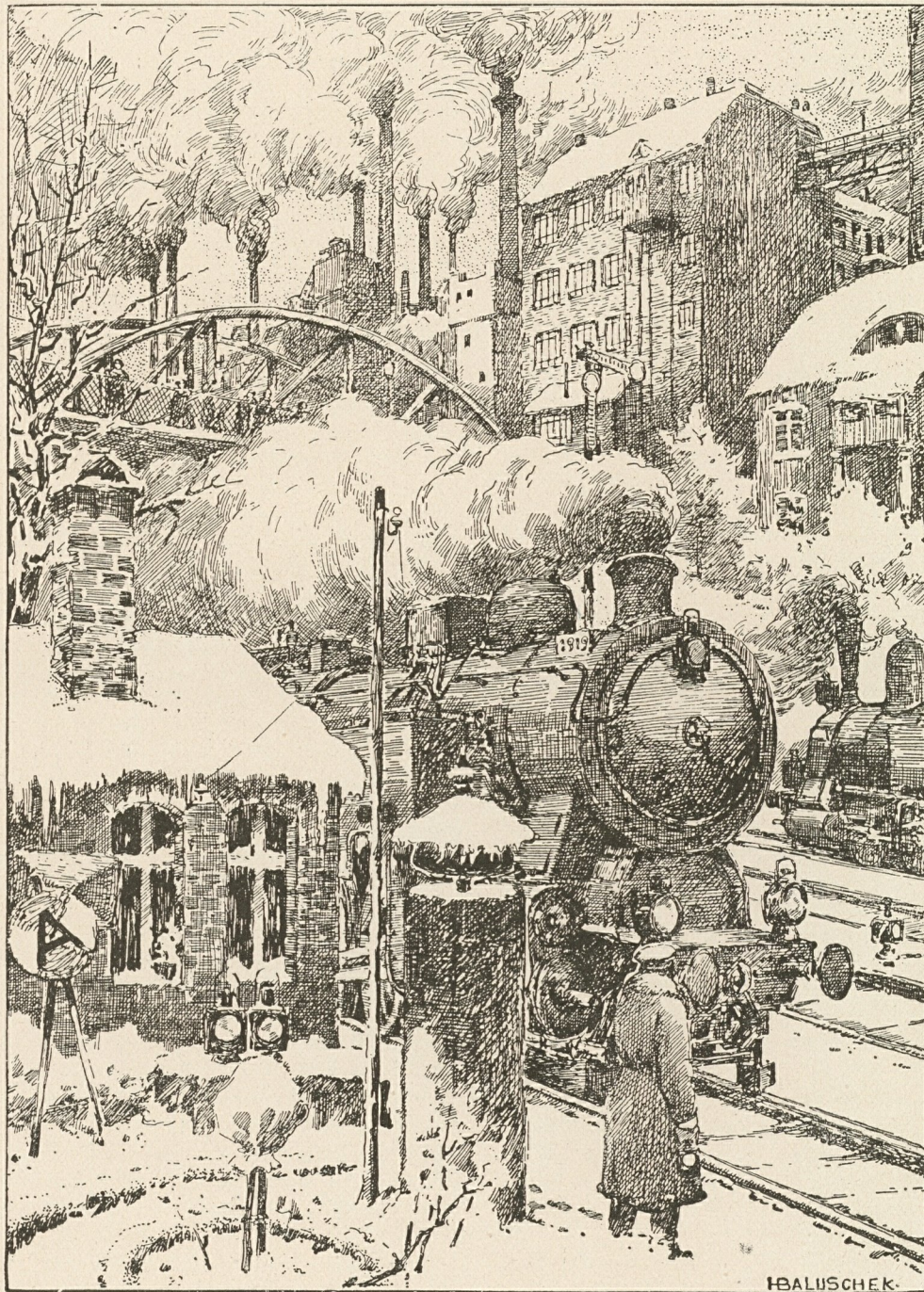


Abb. 13

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.