

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 Ästheteten 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.

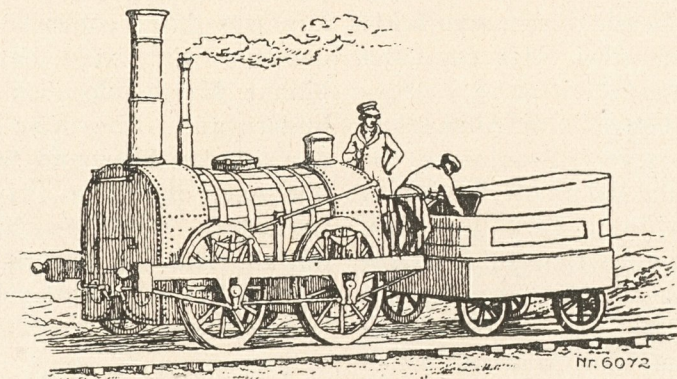


Abb. 3

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