

nicht geachtet und wäre an den rotierenden Heizer herangekommen, so hätte mir mit Leichtigkeit eine Hand oder gar ein Bein abgeschlagen werden können.

Ich führte meinen Zug planmäßig nach Memel. Als wir dort in den Bahnhof einfuhren, heulte der Sturm immer noch gewaltig, trotzdem schien das Rotieren meines Heizers nachzulassen. Ich ergriff eine Latte und bremste ihn richtig ab, so daß er endlich wieder fest auf seinen Füßen stand. „Na,“ sagte ich, „Bumfiedel, ist dir der Spaß am Tanzen vergangen?“ Er war jedoch so durch und durch gerüttelt, daß er gänzlich außerstande schien, nur ein Wort zu reden. Ich faßte ihn am Arm und führte ihn nach unserem Aufenthaltsraum. Dabei fiel mir auf, daß er dauernd die Füße übereinandersetzte und offenbar ständig rechts mit links verwechselte. Allmählich kam mir auch hierfür eine Erklärung: Seine Gehirnmasse, die ich nicht abbremsen konnte, rotierte nämlich immer noch weiter! Da er nun bald das rechte Begriffsvermögen auf der linken Seite, bald wieder das linke auf der rechten

Anfahren etwas zu helfen, soweit Feuer und Dampf ausreichten. Auf ein genageltes Kreuz, das ich in der Eile herstellte, hängte ich außerdem meinen Mantel und eine Dienstmütze, so daß es so aussah, als stehe ein vollständiges Personal auf der Lokomotive. Die Stationsbeamten in Memel waren bei Abfahrt des ersten Morgenzuges — etwa 4 Uhr in der Frühe — recht verschlafen, es dachte auch keiner daran, daß der Zug so befördert werden könnte, wie es nun geschah, und das wurde so gemacht! — Schon während der Einfahrt in Memel hatte ich bemerkt, daß durch den schrecklichen Sturm Kähne und Boote in Mengen auf's Land geworfen waren. Zum Teil lagen sie ganz in Trümmern. So holte ich mir im Hafen ein gutes Segel mit Mastbaum, stellte mich damit auf den hintersten Wagen des Personenzuges, und zwar auf einen Fußtritt zum Bremserstand. Das Segel band ich mit Stricken über dem Zughaken fest und lavierte damit richtig, wie man es auf dem Wasser macht. Glücklicherweise hatte sich der Wind etwas gedreht, und bis Heyde-

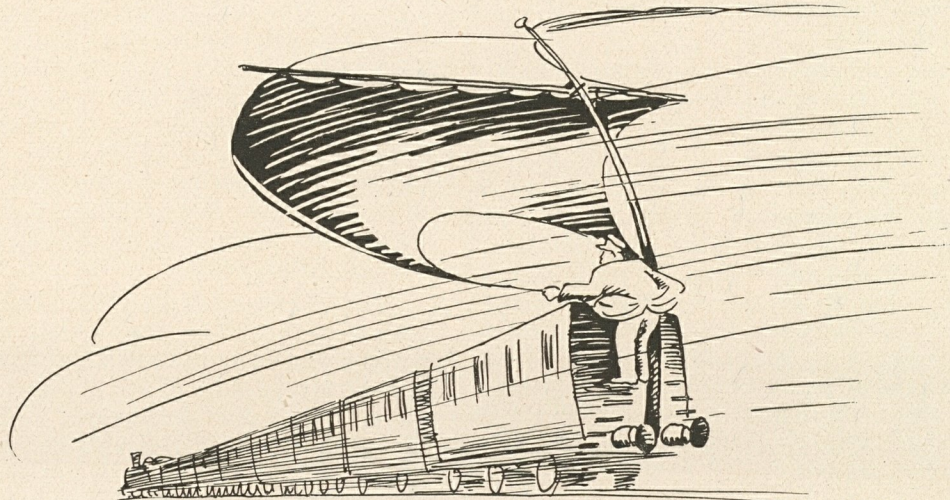


Abb. 53

Nr 6143

6143

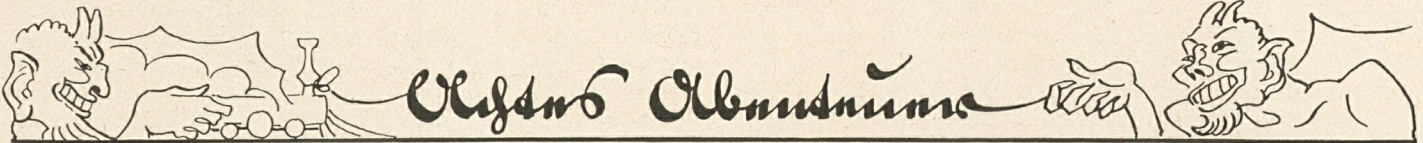
„Das Segel band ich mit Stricken über dem Zughaken fest und lavierte damit richtig, wie man es auf dem Wasser macht.“

Seite hatte, wußte er weder wie er die Hände bedienen, noch wie er die Füße setzen sollte. Es ergab sich daraus die Notwendigkeit, ihn stehend aufzubewahren; denn, wenn seine Gehirnmassen weiter rotiert hätten, während er lag, so hätten die nachhaltigsten Gehirnstörungen bei ihm verursacht werden können. Dann wäre wahrscheinlich sein ganzes Gehirn durcheinandergeschüttelt worden. Ich stellte ihn also an der Wand auf und band ihn fest, damit ihm ja nichts passieren konnte; dem armen Teufel waren seine ganzen Stiefelsohlen abgeschauert, zum Schluß hatte er sich auf die Absätze stellen müssen, sonst wären auch die Füße glatt weg gewesen.

In meiner Sorge um Bumfiedel vergaß ich ganz, an meinen Zug zu denken, den ich drei Stunden darauf von Memel zurück nach Tilsit führen sollte. Es war viel zu spät geworden, um das Feuer und die Maschine richtig zur Rückfahrt vorzubereiten, deshalb sah ich die größten Widerwärtigkeiten voraus, zumal der Wind immer noch auf das Heftigste blies. Da kam mir ein guter Einfall. Ich setzte den Bumfiedel vorn auf die Lokomotive mit der Vorschrift, lediglich zu pfeifen, zu bremsen und mir beim

krug ging die Fahrt ganz vortrefflich. Hinter Heydekrug gab es allerdings einige Schwierigkeiten, da die Windrichtung mit der Fahrtrichtung nicht mehr ganz übereinstimmte. Aber wenn auch mit etwas Verspätung, brachte ich doch meinen Zug wohlbehalten wieder in Tilsit an, und zwar hatte dann auch das Rotieren von Bumfiedels Gehirnmasse gänzlich aufgehört, so daß er ohne Beschädigung davonkam. Aber vom Tanzen wollte er seit dieser Zeit nichts mehr wissen.“

Nach dieser Erzählung trat eine längere Pause ein, da der Besitzer der Bahnhofswirtschaft darauf bestand, nachzumessen, ob sich die Bänke und Tische nicht verbogen hätten. Durch Anlegen eines Lineales wurde ermittelt, daß die größte bleibende Deformation der besagten Inventargegenstände nicht mehr als 5—7 mm, in der Mitte gemessen, betrug. Der Gastwirt erblickte darin einen Beweis der ungemein soliden Odenwälder Tischlerarbeit und genehmigte Hilprich eine Schlußerzählung. Dieser begann sofort mit der gruseligsten aller Schilderungen, die alles Bisherige weit übertraf:



Toison Rüdfigines.

„Wir haben gesehen, wie der Herrgott selber eingriff, um einen Heizer, der seinen heiligen Namen lästerte, zu strafen. Leider sollte ich auch an mir selber, als Gegenstück dazu, die Zauberei des Teufels erfahren. Es wäre verkehrt, sich darüber Gedanken zu machen, auf welche Ursachen solche Zauberei zurückzuführen ist, was seine höllische Majestät damit bezweckte. Dazu ist unser Verstand zu schwach und unser Fassungsvermögen zu beschränkt. Wer weiß etwas von dem Leben nach dem Tode, von den übernatürlichen Kräften der Zauberer und der Propheten? Niemand weiß was darüber, und wir müssen uns bescheiden, das Unerklärliche schauernd über uns ergehen zu lassen, ohne nach den inneren Gründen und Ursachen zu forschen.“

So will ich denn schlicht und treu meine Erlebnisse mit dem Heizer-Volontär Sanatas berichten, einem Kerl, der entweder der Teufel selbst war oder ein Mensch, der mit dem Teufel im Bunde stand.

Ich war in Insterburg stationiert, einem Ort, der bekanntlich dicht an der russischen Grenze liegt. Eines Tages sehe ich im Lokomotivschuppen eine Gestalt im Zylinder, schwarzen Rock und weißen Handschuhen auf und nieder gehen. Ich denke, es sei ein Rattenfänger, denn die Ratten- und Mäuseplage war dort schrecklich. Deshalb bekümmerte ich mich zuerst gar nicht um ihn und dachte: „er mag seine Fallen und Giftpillen auslegen“. Wie staune ich aber, als dieser Kunde sich vor mich hinstellt und sagt: „Bin Ihnen als Heizer zugeteilt, fahre

zuerst als dritter Mann, später allein mit ihnen!“ Ich sehe ihn näher an, sein Gesicht war grüngrau und seine ganze Haut glänzte wie die einer Eidechse. Dabei war sein Blick von einer geradezu grausigen Art — ein schauerlicher Geselle!

„Wie heißen Sie?“ fragte ich, nachdem ich mich von meinem Ekel etwas erholt hatte, worauf dieser Mensch seine Uhr zieht und seelenruhig versetzt: „Da Ihr Zug schon in 15 Minuten fahren soll, kann ich Ihnen leider meinen vollen Namen nicht angeben. Abgekürzt nennt man mich „Sanatas“. — „Ist Ihr voller Name noch länger?“ meinte ich. „Drei Silben genügen doch reichlich!“ — Und jener erwiderte: „Mein voller Name hat weit über 1000 Silben.“ — Ich nahm mir vor, diesen Namen demnächst festzustellen und forschte ihn weiter aus. „Verstehen Sie was von der Lokomotive?“ — „Nicht das Geringste.“ — „Was! Sie verstehen gar nichts!“ — „Nein! Gar nichts!“ — „Aber irgend einen Teil der Lokomotive müssen Sie doch kennen!“ — „Allerdings, den Bremsklotz,“ sagte er, ohne mit der Wimper zu zucken. „Über den Bremsklotz weiß ich so ziemlich Bescheid!“ —

Jetzt packte mich die Wut. „Dann werden Sie gütigst Leichenwagenbremser im ersten besten Beerdigungsgeschäft und nicht Lokomotivmann! Als Leichenwagenbremser fahren Sie nur mit geringer Fahrgeschwindigkeit und Ihre Passagiere beschwerten sich nie über Stöße und Körperverletzung!“ Jener lachte und schnitt eine Grimasse. „Hoho! Hoho!“ sagte er dazu, „die Leichen will ich schon fahren, aber ohne Bremse und im Galopp! Hussah! Hei!“

Ich ließ mir nun seinen Ausweis zeigen, ausgestellt für einen Herrn „genannt Sanatas“ und erlaubte ihm, auf der Lokomotive mitzufahren. Dort bekümmerte er sich um gar nichts, so daß ich ihn bald ganz vergaß. Plötzlich aber wurde ich durch einen sonderbaren Vorfall an ihn erinnert. Die Nacht war nämlich hereingebrochen, der Führerstand aber nach wie vor taghell. Es war ein sonderbares Licht, ganz anders als das der Deckenlampe, grünlich wie das Leuchten der Glühwürmer. Als ich mich nach dem Ursprung dieses Lichtes umsah, bemerkte ich, daß es von den Augen des Volontärs ausging, die im Dunkeln höllisch glühten.

Während einer längeren Betriebspause machte der Unheimliche über seine Person folgende Angaben:

„Ich bin Sanatas, auf deutsch der „Unaussprechliche“. Geboren bin ich in Indien, jenem Lande, wo die Strahlen der Sonne senkrecht zu Boden fallen. Bei uns ist die Luft so klar, daß man am hellen Tage ohne Fernrohr die Baßgeigen am Himmel hängen sieht. Die Finsternis der Nacht ist dort so dicht, daß man sie mit einem Messer schneiden kann. Solch ein Stück legt man dann tagsüber auf den Kopf und geht darunter im Schatten, sonst wäre

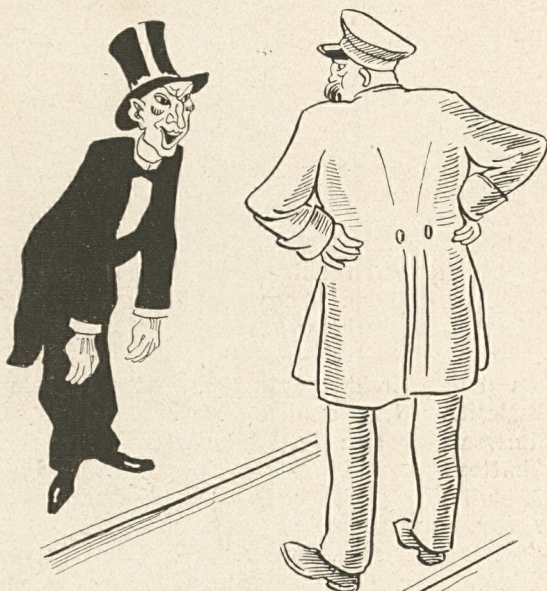
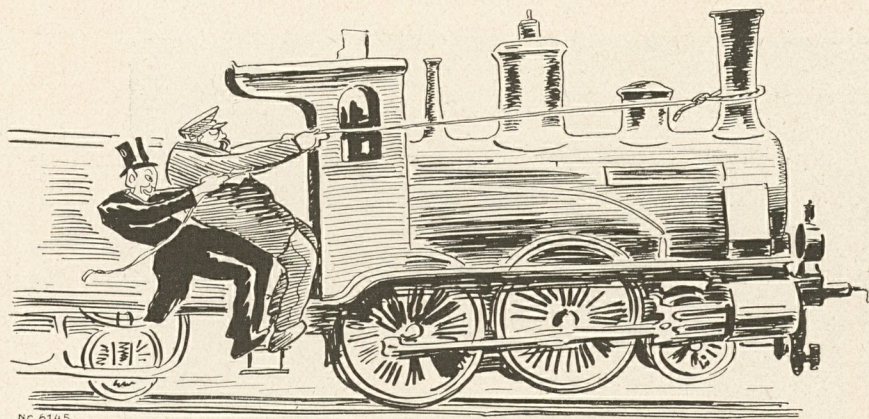


Abb. 54

6144

Dabei war sein Blick von einer geradezu grausigen Art — ein schauerlicher Geselle!



Nr. 6145

Abb. 55 — — —, da reißt Sanatas die Zugleine herunter, wirft sie als Lasso um den Schornstein, wir ziehen beide mit aller Kraft an der Schnur und bringen so ohne Schwierigkeit den Zug richtig zum Stehen. 6145

die Sonnenglut unerträglich. Die Bevölkerung nährt sich von der Milch ihrer frommen Denkart und bekleidet sich mit dem Mantel der christlichen Liebe. Beim Schlafen schieben sie ihr gutes Gewissen als Ruhekissen unter. Das Hersagen meines vollständigen Namens würde über eine halbe Stunde dauern, es mag genügen, daß er anfängt mit den klangvollen Worten:

„Pujah — Nikaraszujo — Minifaremo — Dilanah —“. Von der Lokomotive verstehe ich gar nichts, dafür bin ich aber ein geübter Seiltänzer und bewährter Bauchredner.“

Solche Angaben waren nicht geeignet, meine Unruhe zu zerstreuen. Als ich kurz darauf mit diesem Menschen allein fahren mußte, zeigte sich bald, wes Geistes Kind er war. Er stand dabei im Zylinder und weißen Handschuhen, ich mußte die ganze Arbeit allein schaffen. Das Unerträglichste war, daß er ständig technische Ausdrücke, die uns allen geläufig sind, nichttechnisch auffaßte. Sagte ich ihm in einer Betriebspause: „Machen Sie gut Dampf auf!“ so sah ich ihn beim Wiederkehren buchstäblich in einer Qualmwolke stehen. Um den Kessel hatte er sich nicht gekümmert, vielmehr paffte er an einer dicken Zigarre. Sagte ich: „Speisen Sie“, dann zog er sofort seine Stulle aus der Tasche. Schließlich sagte ich ihm gar nichts mehr, denn hätte ich von ihm verlangt, er solle eine Stopfbüchse dichten, dann hätte er mir ein Heldengedicht auf die Stopfbüchse verfaßt, und hätte ich gesagt: „Ziehen Sie die Mutter an!“ dann wäre er nach Hause gelaufen und hätte seine Mutter in die Kleider gesteckt.

Dabei erklärte er mehrmals: „Rufen Sie mich erst, wenn Sie gar nicht mehr aus und ein wissen. Ich kann mehr als Brot essen!“ Nun war durch seine unsägliche Bummelei mal tatsächlich das Feuer auf dem Rost ausgegangen. Ich raufte mir die Haare vor Verzweiflung. Er aber versetzte: „Ruhig Blut! Alles wird noch gut!“ Und nimmt eine lange holländische Zigarre aus der Tasche, zündet sie an, hält das Ende in die Feuertür. Da fing es an zu knistern und zu prasseln, und in drei Minuten war volle Glut auf dem Rost.

Ein anderes Mal merkte ich beim Einfahren in eine Kopfstation, daß die Bremse versagte. Ich wurde schon ganz verwirrt, da reißt Sanatas die Zugleine herunter,

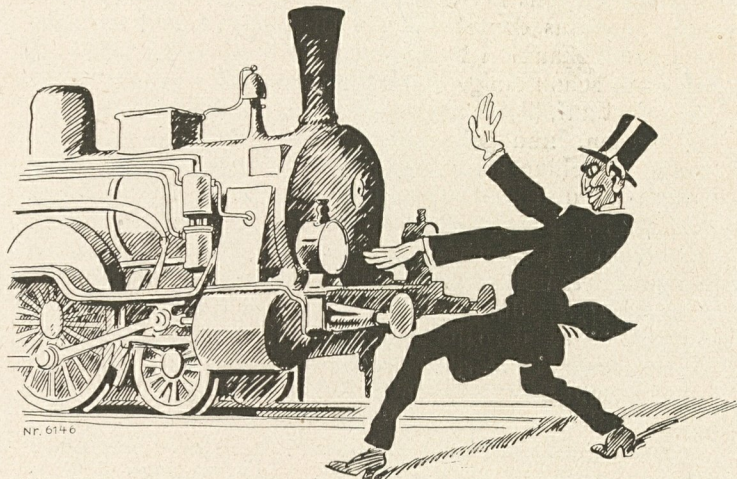
wirft sie als Lasso um den Schornstein, wir ziehen beide mit aller Kraft an der Schnur und bringen so ohne Schwierigkeit den Zug richtig zum Stehen.

Vor allen erdenklichen Possen und Teufeleien mußte ich schrecklich auf der Hut sein. Er fand immer wieder was neues heraus. Eines Tages streicht er, ehe die Fahrt losgehen soll, immer um die Maschine herum, streichelt sie an den Stangen, am Kreuzkopf, an der Pufferbohle, und hebt zeitweilig wie beschwörend die Hände. Ich kann zwar nicht begreifen, weshalb er schon vor der Fahrt die Lager nachfühlt, lasse ihn aber gewähren.

Der Stationsvorsteher winkt, der Zugführer pfeift, ich ziehe am Pfeifenzug, kein Ton erschallt. Ich öffne den Regler, die Lokomotive steht wie fest gemauert.

Ich glaube, der Zug sei zu schwer, lege die Steuerung zurück und gebe Gegendampf — keine Bewegung. Man kann sich denken, wie ratlos ich war. Schließlich öffne ich die Zylinderhähne — kein Dampf tritt aus, dabei hatte der Kessel vollen Druck! Da sehe ich, wie sich Sanatas die Seiten hält vor Lachen, und jetzt wird mir auch alles klar: der entsetzliche Mensch hatte mir die Maschine hypnotisiert! — Nachdem er sich genügend an meiner Verblüffung geweidet, zog er eine Reiseflasche aus der Tasche, schüttete daraus etwas Kognak in ein Wasserstandsglas, das er vorher absperrete, ließ das Getränk in den Kessel übertreten, machte „Husch! Brrr!“ und die Maschine ging los wie Blücher!

Das alles muß ich vorausschicken, um das eigenartigste Abenteuer einzuleiten, das wohl je einem Lokomotivführer passiert ist. Ich hatte nämlich einmal die Ehre, vom Teufel selber befördert zu werden; er leistete Vorspann mit einer Gespensterlokomotive, mit einem Höllendampfproß, einem Schwefeldunst-Kraftwagen — oder wie man solchen Satanspuk in der Unterwelt nennen mag. Als ich eines Nachts zu Hause im Bette lag — ich hatte nach anstrengenden Fahrten über einen Tag Ruhepause — wachte ich plötzlich auf, das Zimmer war von



Nr. 6146

Abb. 56

Der entsetzliche Mensch hatte mir die Maschine hypnotisiert!

6146



Abb. 57

Nr. 6147

6147

Majestätisch, geräuschlos schwebte da ein grün leuchtendes Ungeheuer heran,
die Geisterlokomotive war da!

dem mir nun bekannten grünlichen Lichte erhellt. Sanatas ist da und spricht ganz leise: „Aufstehen! Befehl des Kaisers.“ Dabei zieht er einen Brief mit dickem Siegel hervor, demzufolge ich mich sofort mit meiner Maschine nach Eydtkuhnen begeben, den Zarenzug übernehmen und schnellstens bis Wildparkstation bei Potsdam fahren soll. Sanatas deutet auf die Unterschrift und ich sehe den wohlbekannten Namenszug „Wilhelm I. R.“ Obwohl ich mich schon einige Tage hindurch krank gefühlt, stehe ich sofort auf, kleide mich lautlos an, um meine Frau nicht zu wecken, und gehe mit Sanatas zum Schuppen, wo meine Maschine schon richtig unter Dampf steht. Wir fahren los und sind etwas nach 11 Uhr in Eydtkuhnen. Auf der russischen Seite sehe ich den Extrazug des Zaren herankommen, wechsele mit dem russischen Personal einige Worte und spanne meine Maschine vor. Der Extrazug war ganz dunkel, doch hatte mir der Russe zugeflüstert, es seien so hohe Persönlichkeiten darinnen, daß sie nur liegend befördert werden könnten, da sie stehend oder sitzend unbedingt in das Umgrenzungsprofil hineingeragt haben würden.

Bis Gumbinnen ging es leidlich, dann aber war unser Dampf zu Ende. Als ich die Feuertür aufmachte, sah ich auch die Bescherung — die Siederohre liefen in Strömen und ich hatte mein bewährtes Hausrezept vergessen:

eine Flasche mit ganz saurem Essig. Ebenso wie dieser Essig den Mund zusammenzieht, so macht er es auch mit den Löchern der Siederohre, man braucht nur einige Tropfen davon an die Rohrwand zu spritzen. — Während ich nun verzweifelt am Kessel herumwirtschaftete, tritt auch schon der Hofmarschall des Zaren an die Maschine, um seine höchste Unzufriedenheit über unsere Saumseligkeit auszusprechen. Was war zu tun? Sollte ich eine Ersatzmaschine aus Insterburg anfordern, spät in der Nacht, wo des Kaisers Befehl mich bestimmt und überdies zu strengster Geheimhaltung verpflichtet hatte! Welch ein Gedanke, wenn dem Kaiser beim Morgenkaffee gemeldet wurde: „Hilprich hat total versagt!“ In meiner Erbitterung bedachte ich Sanatas, der grinsend zusah, mit den tollsten Schimpfnamen und verstieg mich endlich zu dem Ruf: „Wenn doch der Teufel den Zug fahren wollte!“ Und gellend lachte Sanatas auf: „Hohohoho! Wird gemacht! Wird gemacht!“ Gleich darauf schien es mir, als ob Sanatas mit fremden Personen sich in einer unverständlichen Sprache unterhielte. Es klang gerade so, als ob er Befehle erteilte und einem namens Bukumau mit der Übernahme des Zuges beauftragte. Die Antworten, die er auf seine Befehle erhielt, schallten aus der leeren Luft heraus, ich sah Niemanden außer ihm. Ein kalter Schauer faßte mich, die Glocken von Insterburg

begannen die Geisterstunde zu schlagen, da hob Sanatas die Hand und deutete wortlos auf die Strecke. Majestätisch, geräuschlos schwebte da ein grün leuchtendes Ungeheuer heran, die Geisterlokomotive war da! Sie war von mittelalterlicher, jedoch trotzdem höchst imposanter Konstruktion. Ihre Zylinder standen senkrecht nach oben, schwere Balanciers und Flügelstangen arbeiteten von oben liegenden Kurbeln auf die Räder. Zwei Gestalten in alten Trachten, mit Degen an der Seite, standen vor dem Kessel, ihre weißen Spitzenkragen hoben sich hell von ihren schwarzen Seidengewändern ab. Der Führer-



Abb, 58

Nr. 6148

6148

Um nicht rückwärts über den Tender geschleudert zu werden, mußte ich im Führerstand Trab laufen, sonst wäre ich gar nicht mitgekommen!

stand selbst war frei und gänzlich unbedeckt. Gerade als der letzte Glockenschlag verklungen war, berührte die Vorspannmaschine unsere Puffer. „Ankuppeln! Ankuppeln! Sanatas!“ rief ich, denn meine Beine waren wie gelähmt und ich wäre um alles in der Welt nicht von meiner Lokomotive heruntergegangen. „Hahahaha!“ lachte da mein Heizer-Volontär! „Famoser Gedanke! Als ob der Teufel Hilfe beim Kuppeln gebrauchte! Nein, mein Bester, das lassen Sie ihn nur allein besorgen. Auf's Kuppeln versteht er sich wie kein Zweiter!“ Ich überwand mein Grausen, formte aus einer Zeitung ein Sprachrohr und schrie zum Vorspann hinüber: „Gebt Losung, Kamerad! Wo stammt ihr her! Aus wessen Bezirk? Aus welchem Land?“ Keine Antwort, obwohl ich dreimal rief. Nur aus den Lüften schien es wie ein Echo zu klingen: „Hexenbezirk! Höllenbrand!“ Sanatas war in einen merkwürdigen Zustand verfallen, er hüpfte und tanzte wie ein Besessener umher, plötzlich schwenkte er seinen Zylinder und schrie: „Sassa! Hei! Hallo!“ Da pffif es wie aus tausend Affen- und Vogelkehlen, ein wahres Höllenkonzert, und wir brausten los. Wetter noch einmal!

War das ein Anziehen! Ich bin ja auch ein forscher Führer, aber so was von Anfahren habe ich noch nie erlebt! Um nicht rückwärts über den Tender geschleudert zu werden, mußte ich im Führerstand Trab laufen, sonst wäre ich gar nicht mitgekommen! Während ich meine Beine immer höher warf, hörte ich dauernd um mich das Teufelsgelächter meines Heizers. Der Führer im Vorspann wandte mal etwas den Kopf, da sah ich, daß sein Gesicht hohl war wie ein Totenkopf. Aber tief hatte er sein Barett mit einer Hahnenfeder in die Stirn gedrückt. Wir waren endlich in voller Fahrt und ich brauchte nicht mehr zu laufen. Das ewige Grinsen und Zähnefleischen meines Heizers wurde mir unerträglich. „Was treibst du da für Narrenposen?“ schrie ich ihn an, als ich sah, daß er auf einem Besen reitend immer im Führerstand hin- und herjagte. „Sage mir lieber, was dort für ein Kumpan auf dem Vorspann steht!“ Er wollte schier bersten vor Lachen: „Hihihi! Kennst ihn nicht Bruder? Sieh ihn an! S'ist ein feiner Kumpan!

Edles Blut —
Federhut —
Degen an der Seite —
Grad als ging's zum Streite —
Kavalier —
Scheint er mir —
Und galant —
Sein Gewand —
Schwarz wie Ruß —
Nur der Pferdefuß —
Ist nicht schön —
Häßlich anzusehn!

„Was soll dieser Singsang!“ rief ich erbittert, „sage offen, ist es der Teufel, den du hergeholt hast?“ Da wurde Sanatas vor meinen Augen immer länger und dünner und seine Augen funkelten wie elektrische Glühlampen. „Hast ihn ja gerufen! Hast ihn ja bestellt! Jetzt fährt dich der Satan!“ — „Allmächtiger!“ schrie ich und taumelte zurück. Im nächsten Augenblick aber griff ich zum Vorschlaghammer, den ich im Werkzeugkasten hatte. Damit sprang ich auf meinen Heizer zu und ich hätte ihm sicher den Schädel eingeschlagen, wenn er überhaupt von Fleisch und Blut gewesen wäre. Aber er verwandelte sich blitzschnell in einen gräulichen Affen, sprang auf das Dach des Führerhauses und blies mir von dort Schwefeldampf in's Gesicht. Und er schrie:

„Dummer Wicht —
Kennst mich nicht? —
Kam dir nie in Sinn —
Wer ich bin?
Merke das —
S' ist kein Spaß —
Sanatas ist — S a t a n a s!“

Ich stürzte halb ohnmächtig über den Kohlaufbau des Tenders, schwarze Katzen mit glühenden Augen und langen Schwänzen sprangen auf den Führerstand und heulten in schrecklichem Chorus:

Miau! Auwau! —
Bukumau —
Wird nicht matt —
Fährt an deiner Statt —
Hexenbrut —
Steuert gut —

Fährt geschwind —
 Wie der Wind —
 Mit dem Geisterloß —
 Hin zum Kaiserschloß!

Und neben auf den Telegraphendrähten sah ich Nachtschwalben und große Eulen sitzen. Die Nachtschwalben krächzten schaurig:

„Dack! Dack! Errrr!
 Werter Herr! —
 Packt dich Graun —
 Uns zu schaun?
 Wir sind niedlich —
 Fromm und friedlich —
 Schauen zu —
 Voller Ruh —“

Die Eulen aber fauchten:

„Huh! Uhu! —
 Fahre zu —
 Satan steht im Führerstand —
 Hat die Hebel in der Hand —
 Fährt den Zug —
 Schnell genug —
 In der Nacht —
 Hat er Macht —
 Mit dem ersten Hahnenschrei —
 Ist's vorbei!“

Ich fühlte, wie sich mir die Haare sträubten und meine Mütze in die Höhe hoben, der kalte Schweiß rann mir

in Bächen über die Stirn. So lag ich auf den Kohlen, unsere Fahrgeschwindigkeit war ungeheuer, denn Städte und Dörfer flogen wie Sternschnuppen vorbei. Vor einem Haltsignal schreckte ich auf. Ich dachte einen Augenblick die Bremse zu betätigen, aber schon sah ich, wie der Vorspannführer seinen Arm ausstreckte, der wurde immer länger und länger. Plötzlich hatte er das Signal erfaßt und es selber auf „Freie Fahrt“ gestellt. Die Sinne schwanden mir, ich muß mehrere Stunden bewußtlos auf dem Tender gelegen haben.

Plötzlich wurde ich wachgerüttelt. Sanatas stand in seiner menschlichen Gestalt vor mir und schrie mir in die Ohren: „Berlin!“ Ich fuhr auf und sah nach vorn — der Vorspann war noch an der alten Stelle. Mir kam es vor, als schwebten wir durch die Luft herab, denn die Lichter der Stadt leuchteten tief unter uns. Langsamer wurde die Fahrt, Potsdam mit den Havelseen tauchte auf, der Morgen graute. Wir standen still — Wildparkstation. Ganz in der Ferne höre ich den ersten Hahnenschrei und — der Vorspann ist spurlos verschwunden! Offiziere und Stationsbeamte eilen am Bahnsteig auf und ab, meine Kraft war mit einem Male zurückgekehrt. Wie der Blitz stürze ich von der Maschine herunter, die Teufelslokomotive mußte doch irgendwo zu finden sein. Ich eile zum Stellwerk, suche überall, der Spuk ist fort! Und niemand hat sie überhaupt gesehen!

Endlich komme ich ratlos zu meiner Maschine zurück, da tritt der Stationsvorsteher auf mich zu und sagt: „Sie haben Ihr Glück verscherzt. Der Zar hat an dieser



Abb. 59

Nr. 6149

6149

Ich fühlte, wie sich mir die Haare sträubten und meine Mütze in die Höhe hoben, der kalte Schweiß rann mir in Bächen über die Stirn.

Stelle mindestens $\frac{1}{4}$ Stunde auf Sie gewartet, um Ihnen seinen Hausorden zu überreichen! Unbedingt wollte er Ihren Namen wissen. So gut hätte er niemals vorher gefahren!“ — Was lag mir am Zaren und an seinem Orden! „Haben Sie die altertümliche Lokomotive nicht gesehen, die mir Vorspann geleistet hat?“ rief ich in größter Aufregung. Der Beamte betrachtete mich ganz verblüfft — „Vorspann? Kein Gedanke! Sie sind ja ganz allein gekommen!“ „Bin ich denn wahnsinnig?“ schrie ich, „vor mir war doch ein Vorspann!“ — „Ausgeschlossen. Ich sah Sie ja herankommen und freute mich noch, wie schneidig Sie einführten!“ — Jetzt war es mit mir zu Ende. Ich fühlte noch, wie ich schwankte und wie man mich auffing. — Als ich erwachte, war ich wieder zu Hause im Bett und meine Frau machte mir kalte Umschläge. Ich sprach nie mit ihr über diese tolle Fahrt, und meinen Heizer Sanatas oder Satanas habe ich nie wieder gesehen“.



Abb. 60 Der Zar hat an dieser Stelle mindestens $\frac{1}{4}$ Stunde auf Sie gewartet, um Ihnen seinen Hausorden zu überreichen.

6150

Hilprich hatte geendet. Zuletzt war auch mir die Zigarre ausgegangen. Sprachlos saßen wir vor der Offen-

seine Gewohnheit. So wurde ich ständig aufs neue geweckt. Oft verstand ich undeutlich, was ihn bewegte und vernahm: „Ankuppeln! — Ankuppeln! — Die Geisterlokomotive kommt!“ Hilprichs Schilderung wirkte nach wie berauschender Wein.

Am nächsten Tag in der Frühe fuhren unsere Maschinen aneinander vorbei. Da meine Fahrzeit bald zu Ende, ahnte ich, daß ich meinen Münchhausen nie mehr wiedersehen würde. Um so aufmerksamer

betrachtete ich ihn nochmals, wie er ruhig und sicher seine Hebel bediente und im Geiste sah ich die Bilder seiner tollen Phantasie empor-tauchen: den Zug, der unter ihm durch-rutschte, das Segel, mit dem er vor dem Winde lavierte. An dem Lasso sah ich ihn ziehen, um die Lokomotive zu stellen und Trab laufen im Führerhaus, weil der Vorspann viel zu rasch und schnell anzog.



Nr. 6169

Kleine Geschichten.

Der rote Ring.

Bei Einführung der Langer-Markottyschen Rauchverminderung erhielten bei den Preußischen Staatsbahnen alle Lokomotiven, die damit ausgerüstet wurden, am oberen Teile des Schornsteins einen ringförmigen roten Farbstreifen.

Das war auch der Fall bei den Lokomotiven der Königl. Preuß.-Großherzoglich-Hessischen Gemeinschaftsdirektion Mainz. Dieser rote Ring machte den Reisenden oft viel Kopfzerbrechen.

Reisender: Was hat eigentlich der rote Ring um den Schornstein der Lokomotive zu bedeuten?

Mainzer: Das ist sehr einfach, Sie wissen, die

Direktion Mainz ist preußisch und hessisch. Was nun über dem Ring ist, ist hessisch, und was darunter sitzt, ist preußisch.

Eine andere Auskunft gab ein technischer Bürobeamter der Eisenbahn-Direktion Mainz:

Auf dem Bahnhofe in C. fragte ein Reisender einen neben ihm stehenden Herrn, der zufällig technischer Bürobeamter war, ob er wüßte, was der rote Streifen an dem Lokomotivschornsteine zu bedeuten hätte. Dieser flüsterte ihm ins Ohr: „Sie dürfen es aber nicht weiter erzählen, das Lokomotivpersonal steht nämlich im Verdachte, sozialdemokratischer Gesinnung zu sein!“

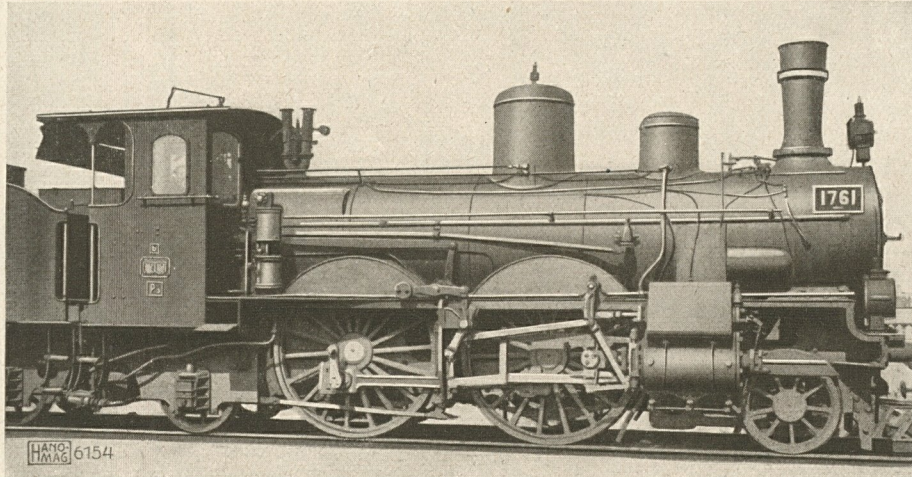


Abb. 61

1 B 1-Personenzug-Lokomotive der Hessischen Ludwigsbahn mit rotem Ring.

6154

Beschreibung einer neuen Lokomotivgattung.

I.

Die meisten Lokomotiven, von denen wir hier berichten, sind so lang, daß dem Führer nur bei ganz klarem Wetter — und selbst dann noch nicht — die Fernsicht bis vor den Schornstein ermöglicht ist. Dem Heizer steht zum Schmieren während der Fahrt ein besonderes Automobil zur Verfügung, das gleichzeitig auch zum Transport von heißen Getränken usw. zu dem am Vorderende der Maschinen befindlichen Salon dient. Dieser Salon hat neben der Aussicht für das p. t. Reisepublikum vor allem auch den Zweck, bei event. Zusammenstoßen mit seinen Insassen als Puffer zu dienen, damit die Lackierung der Rauchkammer nicht verkratzt werde. Gegen Zahlung eines geringen Zuschlages darf das Publikum beim Kohlen-schuppen helfen, aber nicht pfeifen, das kostet extra noch ein Fünfzig-Pfennigstück und ist im voraus zu entrichten.

Um z. B. auf Einzelheiten des Kessels einzugehen, führen wir an, daß nicht nur die Stehbolzen ihrer ganzen Länge nach durchbohrt sind, sondern auch sämtliche Kesselnieten, damit die Lokomotiven bei heißem Wetter auch als Sprengwagen benutzt werden können. Um die Isolierschicht nicht zu sehr anzugreifen, sind sowohl über den Stehbolzen wie über den Nietköpfen „Ungarische Weißblechhülsen“ angebracht. Ferner erhalten die Maschinen Dampfheizungseinrichtung, die aber nicht wie sonst zum Heizen des Zuges dient, sondern zum Heizen der verschiedenen Wärmetöpfe, deren jeder Reisende einen erhält; weiter benötigte Töpfe sind selbst anzuwärmen, wie? bleibt den Reisenden überlassen.

Die Feuerung wird durch 90prozentigen Alkohol bewirkt; gegen unberechtigte Anzapfungen seitens des

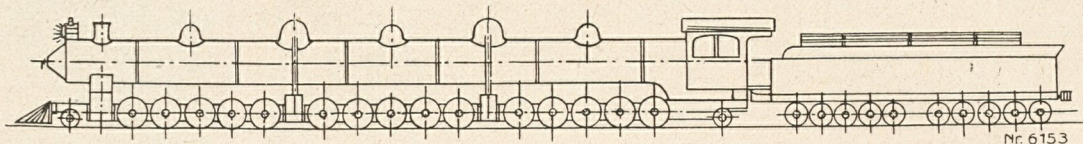
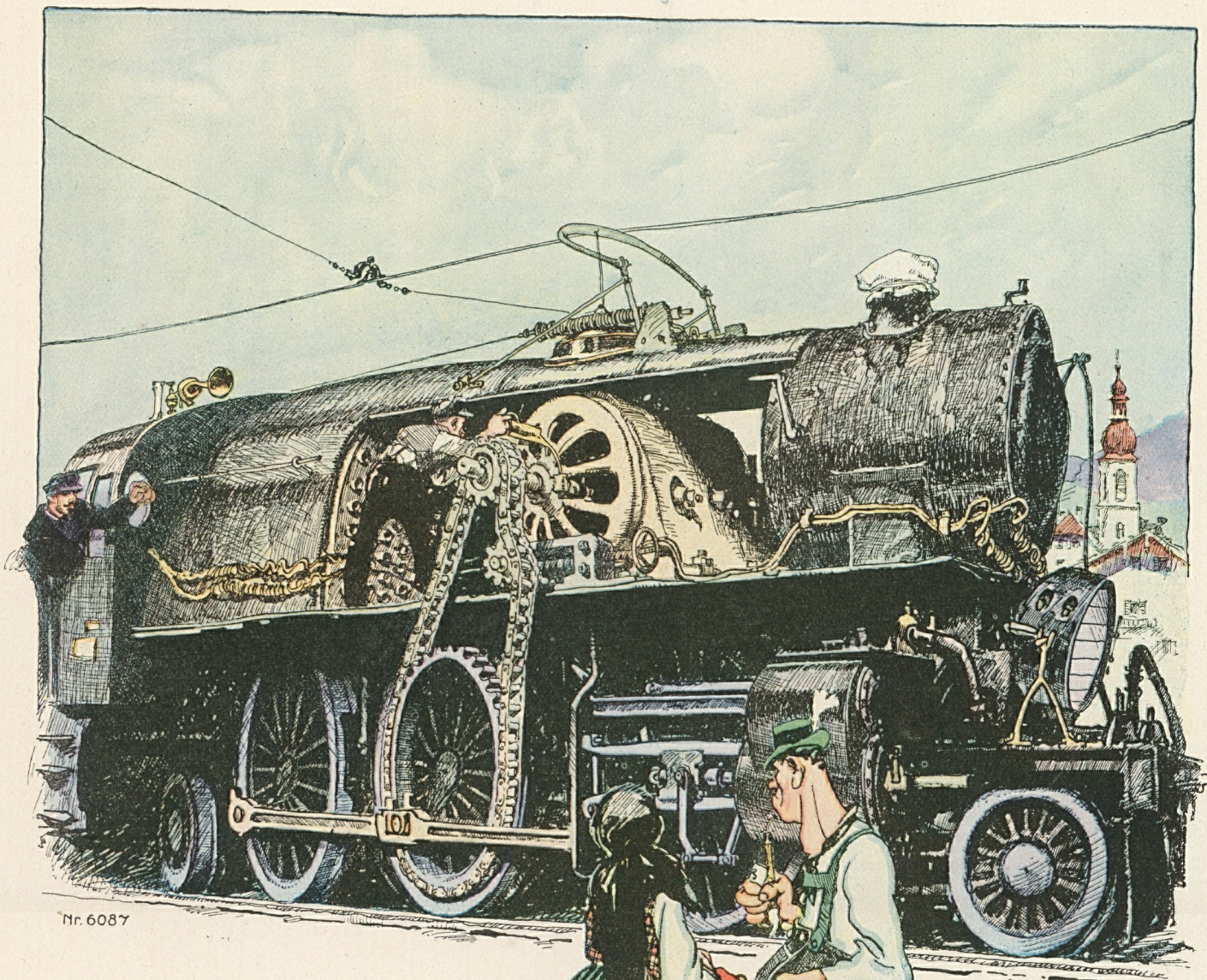


Abb. 62

Neuester Lokomotiv-Typ.

Der Führerstand wird mit Telefon und Fernrohr ausgerüstet, auf Wunsch auch Rollschuhbahn um die Lokomotive.



Nr. 6087

Liebe Zenzi, da schau' hin,
 Das ist d' neuचे Staatsmaschin'!
 Was der Krieg uns hat zerhaut,
 Ham's da fleißi' eini'baut.

Jede Heizung is verwendbar,
 — Insofern sie nicht verpfändbar —
 Ohne Kohle, Holz, Benzin,
 Fahren tollkühn wir dahin,
 Denn die Staatsmaschine hier
 Heizt bequem man mit — Papier.

Alle Räder stehen still,
 Wenn der schwächste Arm es will.
 Der Verkehr in bessere Zeiten
 Liegt da freilich noch im Weiten.

L.

J. Danilowatz
 1919

„Die neue Staatsmaschine“.

Nach einer farbigen Federzeichnung
 von Josef Danilowatz, Wien.

Das Original wurde von Herrn Ing.
 Emil Jung, Wien, gütigst zur Ver-
 fügung gestellt.

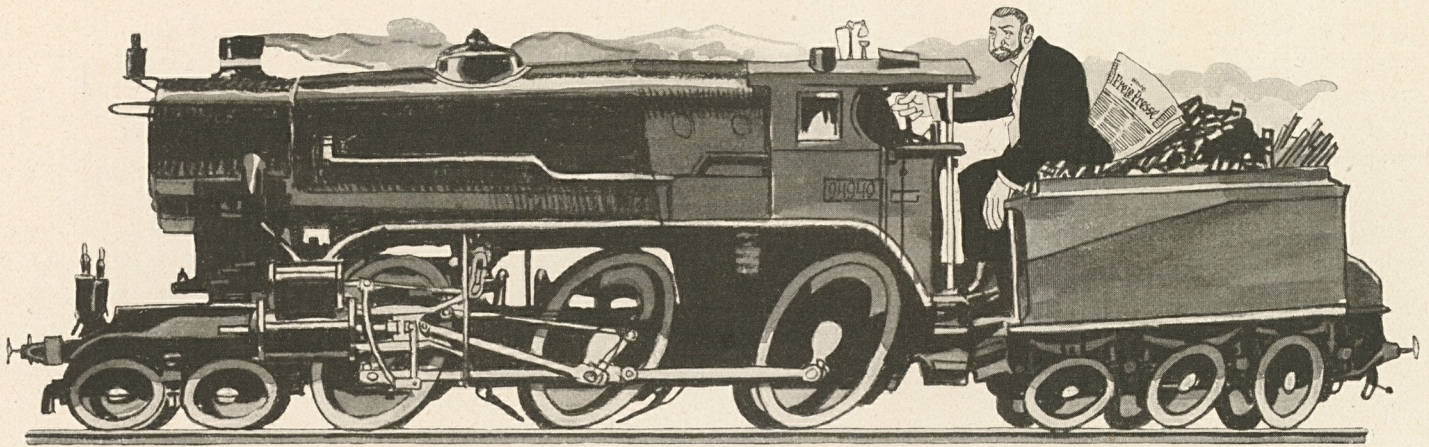


Abb. 63

Lokomotive mit stoßdämpfenden ovalen Radsätzen versehen.
(„Der Grubenhund“ Wien, Pfingsten 1914)

6088

6088

Personals ist der Behälter elektrisch verteidigt. Allerdings hat sich durch diese Feuerungsart der Nachteil gezeigt, daß bei späten Fahrten ein starkes Wanken und Schlingern eintritt, dem am anderen Morgen durch Zusatz von Brausepulver zum Kesselwasser abgeholfen werden kann und muß.

Hinter jedem Bahnräumer ist je eine Telescopwinde angebracht, damit nach Entgleisungen die Lokomotiven sich mit eigener Kraft — ohne fremde Hilfe — aus dem Dreck herauswinden können.

Am Vorderende befindet sich ein großer Scheinwerfer, System Gebr. Punsch, dessen Schein nie trügt und der nur Lichtscheine, sonst aber keine anderen Scheine wirft.

Für die Schmierung des Getriebes ist Stangenpomade vorgesehen, die durch eine Schmierpumpe von Zwicker und Dernburg nach allen Seiten verdrückt wird.

Der Sandstreuer dient dazu, dem Publikum Sand in die Augen zu streuen. Auf eine gute Federung der Maschinen durch Schlack-Wurstspiralfedern ist besonders mit Rücksicht genommen, um beim Vorbeifahren vor hohen Beamten ein freundliches Nicken (d. h. der Lokomotiven) hervorzurufen.

II. Leistungen.

Wir können jetzt schon interessante Leistungen dieser Maschinen berichten: Sie fahren so schnell, daß, wenn die Tenderpuffer eben den Bahnhof Hannover verlassen, die

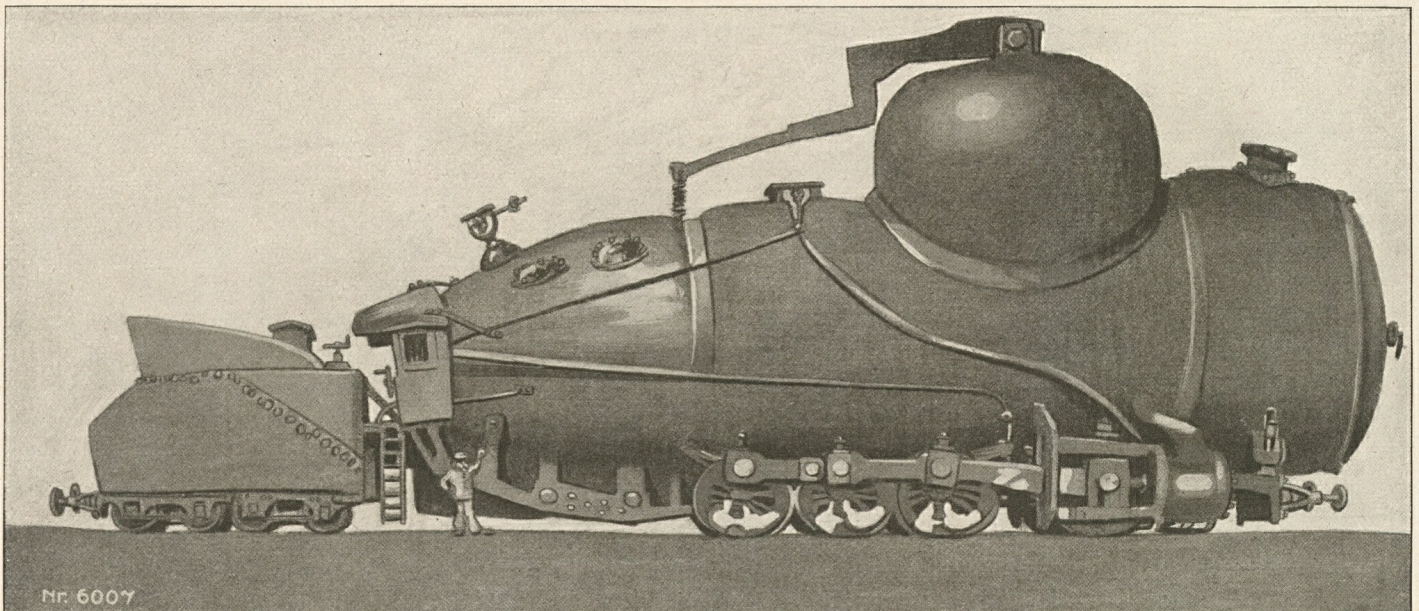


Abb. 64

Die Mast-Lokomotive.

Sie würde bei ihren 3000 PS Ungeheures geleistet haben, wenn sie nicht durch ihr Monstergewicht platträderig geworden wäre.
(„Danziger Bunte Blätter“ Nr. 3, 1906)

6007

Lokomotivpuffer bereits vor 5 Minuten den

Bahnhof Leinhausen passiert haben; bei einer Probefahrt konnte die Viertelstunde schon in 10 Minuten durchfahren werden, was mit dem „Haushälterischen Geschwindigkeitsmesser“ einwandfrei festgestellt wurde. Bei einer weiteren Probefahrt war eine zweite dieser Maschinen so sehr im Zuge, daß sie sogar mit der gewöhnlichen Knurrbremse überhaupt nicht mehr zu halten war und erst durch Vorlegen von

Wachstreichhölzern vor die Räder zum Halten gebracht werden konnte. Sämtliche Stations-Gebäude wurden von dem beim Vorbeifahren ausgeübten Luftdruck umgedreht, was aber nichts ausmachte, da sie bei der Rückfahrt wieder in ihre alte Lage zurückgedreht wurden.

Sie werden daher in Zukunft auf Zapfen gestellt und können dann als Drehscheibe gebraucht werden, so daß die Reisenden bei Ankunft eines jeden Zuges selbsttätig in den Bahnhof hineingedreht werden.

Da es unter diesen Umständen und bei den horrenden Leistungen dieser Maschinen gar keinen Zweck mehr hat, überhaupt noch zu fahren; denn man hat gar keine Zeit mehr, sein Fahrgeld abzusetzen, so werden mehrere erhebliche Umwälzungen des ganzen Eisenbahnwesens in nächster Zeit die Folge sein.

III. Wirtschaftlichkeit.

Interessant ist auch, daß die Maschinen eigentlich gar keinen Dampfverbrauch haben; die Lösung des Rätsels ist ein wahres Kolumbus-Ei, und es ist im Interesse eines rationellen Lokomotivbaues tief betäubend, daß solche Eier nicht öfters gelegt werden. Bekanntlich

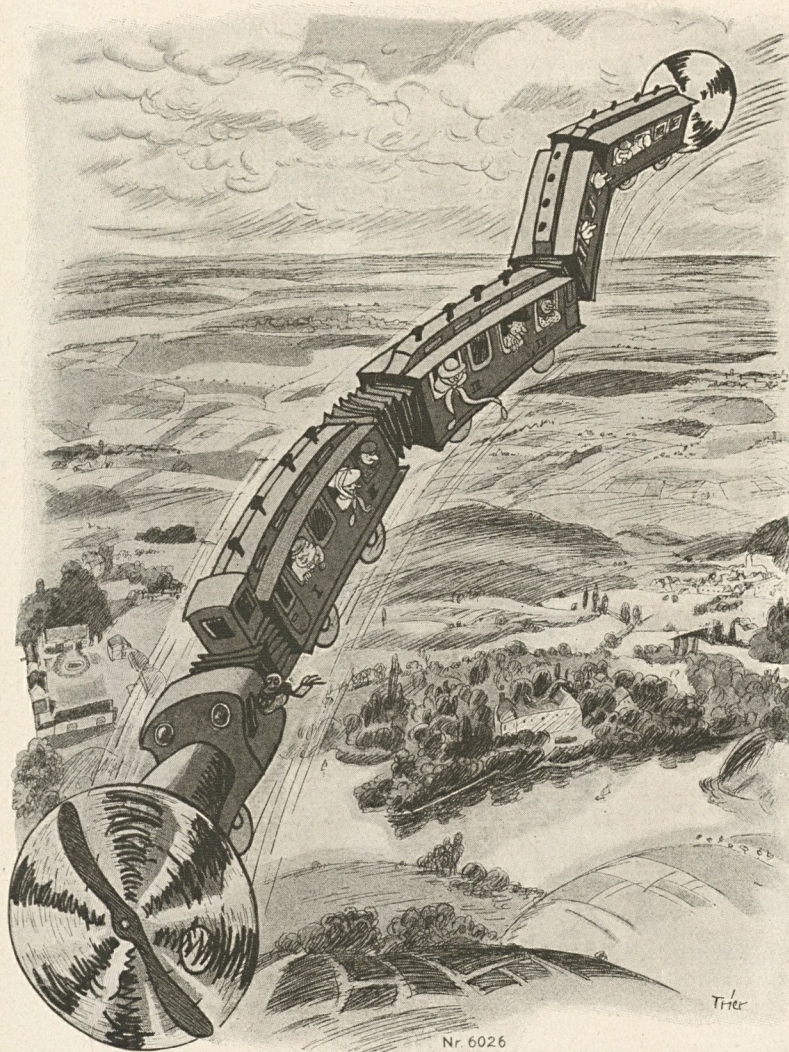


Abb. 65

Im Fluge durch die Welt.

6026

Die „Propeller Eisenbahn“ ist da. Die nächste Erfindung wird der Luftzug sein!
 („Lustige Blätter“ Nr. 25/1919)

strömt der Dampf nach Ausübung seiner in den Zylindern geleisteten Arbeit ins Freie. Warum denn?! In der Luft ist genug Dampf, besonders, wenn viel gebraucht wird; da wird keiner gebraucht, aber im Kessel wird er gebraucht! Was hinderte nun in den vergangenen 80 Jahren des Lokomotivbaues, diesen verbrauchten Dampf wieder in den Kessel zurückzuführen? Das ist des Rätsels Lösung, die genialste, die bis jetzt gefunden wurde. Der Dampf tritt einfach aus den Zylindern wieder in den Kessel zurück und fängt von neuem seine Arbeit an. Da nun bekanntlich der Dampf nach seiner Arbeit in den Zylindern infolge seiner Expansion ein viel größeres Volumen einnimmt, so ist es gar nicht möglich, allen dem Kessel entnommenen Dampf wieder in diesen zu-

rückzuführen. Der nach der charakteristischen Formel

$$0,3 \int \frac{d^2 \cdot h}{D \cdot R} - \int C^3 + H_2 O = \frac{X}{U}$$

zurückbleibende, also überschüssige Abdampf wird zum Betriebe einer Abwärmedampfturbine verwandt, die ihrerseits wieder elektrischen Strom erzeugt, der zum Heizen der Feuerbüchse dient. Der ganze Kohlenverbrauch beschränkt sich also nur noch auf geringe zur Aufrechterhaltung des Betriebes der Makkaroni- und Rauchvermehrungseinrichtung erforderliche Kohlenmengen. Der während der Fahrt aufgespeicherte elektrische Strom wird nach Rückkehr in den Schuppen zum Preise von 69 \mathcal{L} die Kilowattstunde an die Stadt Hannover abgegeben, der hierdurch die Erweiterung des Elektrizitätswerkes erspart bleibt; der Rest der elektrischen Energie wird zur Illuminierung des reisenden Publikums verwandt.

(Witzblatt Henschel, 10 000. Lokomotive)

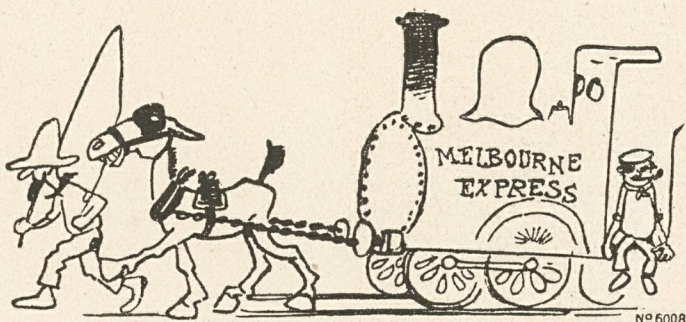


Abb. 66

Melbourne express.
 („Evening News“, 6. Juni 1914, Sidney)

6008

Wahres Geschichtchen.

Im Nachtschnellzuge Agram—Wien. Anfahrt an den Semmering vom Süden her. Einige — Kaufleute, sagen wir — unterhalten sich sehr eifrig über Eier und Eierpreise in Südslawien und die Gewohnheiten der Zollwächter und Eisenbahner in den Grenzstationen. Vom Verschieben der Eisenbahnwagen kommt man dann unwillkürlich auch zu Eisenbahnverkehrsfragen überhaupt und natürlich auch zu der üblichen Schimpferei. Der Zug fährt den Herren viel zu schlecht, es wird alles mögliche ausgesetzt. Den Vogel schießt aber der älteste der — Kaufleute, sagen wir — mit den Worten ab: „...Naa, meine Herrn, do geheert ä Strapazmaschin' her und ka Ren-namaschin'!“ — Das zeigt deutlich auch den bildenden Einfluß des Rennplatzes.

Noch ein wahres Geschichtchen.

Ein fremder Abnahme-Ingenieur wurde im Werke der Hanomag befragt, warum die von seiner Eisenbahn-Gesellschaft 1897 bei der Hanomag bestellten großen Güterzuglokomotiven statt mit den in Deutschland üblichen Dampfpeifen mit sogenannten Sirenen-Heulapparaten versehen seien.

Der des Deutschen nicht mächtige Ingenieur, der, um sich verständigen zu können, beständig ein Wörterbuch benutzen mußte, gab — während er in seinem Wörterbuch blätterte — zögernd zur Antwort: „Jah, uissen Sie, uir aabin in Rußland so vielé — — — Steppén — — — mit — — — Bahngéleisén, und so vielé — — — Kühé — — — und so vielé — — — Ferdé — — — und so vielé — — — oh — — — uie aisst doch die — — — Mann von die Kuh? — — —“

Zur Geschichte der D-Zuglokomotive (aus Sachsen!)

Im ersten Zuge mit durchgehenden Wagen, der von Leipzig nach Dresden fuhr, saß im letzten Abteil ein vornehmer Herr, der so schwere Zigarren rauchte, daß der Zug schließlich stehen blieb. Der Lokomotivführer versuchte alles mögliche, um den Zug wieder in Gang zu bringen, alles vergeblich. Endlich kommt ihm ein guter Gedanke. Er langt in seine Reisetasche, die wohlverwahrt im Tenderkasten lag, und entnimmt dieser ein blaues Tütchen und ein irdenes Töpfchen. Der Heizer muß von dem Inhalte des blauen Tütchens ins irdene Töpfchen tun und aus dem Lokomotivkessel heißes Wasser darüber laufen lassen. Gesagt, getan! In der Tüte war nämlich

Tee, der nun so stark „zog“, daß die Lokomotive den Zug, wenn auch sehr allmählich, wieder in Gang brachte. Daher ihr Name fortan in Sachsen „Teezugmaschine“ oder wie wir im Norddeutschen sagen „D-Zugmaschine“.

Ein Vorläufer des Automobils.

Eine ähnliche Erzählung berichtet die Zeitschrift für Lokomotivführer, XXXI. Band 1914, 9. Heft:

Von einem sonderbaren Vorläufer des Automobils berichtet die Chronik der Stadt Memmingen für das Jahr 1447 mit folgenden Worten: „Am Montag nach dem Newen Jarstag gieng ein Rechter wagen (richtiger Wagen) zum Kalchthor herein bis an den Markht und wider hinaus ohn Ross Rindter und Leutt und waz (war) wol verdeckht, doch sass der Meister so In (ihn) gemacht hat darin.“ Wahrscheinlich haben aber außer dem Meister oder Erfinder innerhalb des wohlverdeckten Wagens und den Augen der guten Memminger Bürger verborgen noch ein oder mehrere handfeste Burschen in dem Wagen gesessen, welche durch tüchtiges Drehen eines Getriebes den Wagen in Bewegung setzten, während der allein sichtbare Meister das Lenken besorgte. In der Folgezeit wird uns noch von verschiedenen anderen Orten von derartigen sehr sinnreich konstruierten Kraftwagen berichtet, in denen ebenfalls die Menschenkraft unseren heutigen Motor ersetzte.

Gleiche Vorstellungen sollen sich die Araber bei Eröffnung der elektrischen Bahnen in Kairo und Alexandrien gemacht haben.

Wie sich ein Schantungbauer die Lokomotive erklärt.

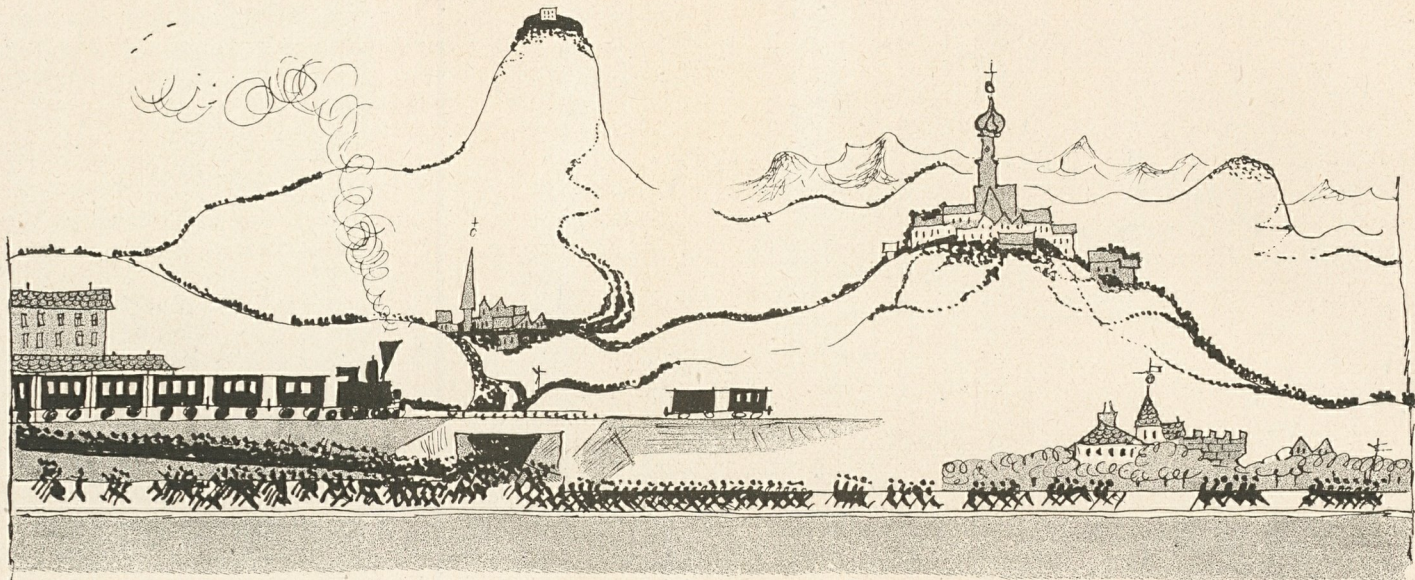
Im Innern des Kessels haben die fremden Teufel einen Geist eingesperrt, der die Räder in saurer Arbeit treten muß. In gemeinster Weise wird er durch glühende Kohlen, die man ihm auf den Nacken wirft, zur Arbeit munter gehalten. Damit er aber an der Kohlenglut nicht eingeht, bespritzen ihn die Fremden von Zeit zu Zeit mit Wasser.



Abb. 67

So stellt sich der Xaverisbauer vom Häzenhof einen Dampfwagen vor.
(Quellenforschungen — Feldhaus)

6058



F. Heubner.

Abb. 68
Hochsaison.

„Simplizissimus“ Nr. 18, 27. Juli 1921.

Aus der Dienstanweisung

a) für die Behandlung von Heißdampflokomotiven.

Wenn der Taupunkt in die Schieber steigt,
Wenn der Edeldampf in Dunst zerfließt,
Wenn im tiefen Grund der Tau sich zeigt
Und der erste Tropfen abwärts schießt —
Leicht mit einem Stoß
Bricht das Wetter los,
Wird die Überschwemmung übergroß —
Dann bewahre Ruh,
Schließ den Regler zu!

Wenn's im Triebwerk drunten dröhnt und kracht,
Wenn der Kreuzkopfkeil sich krümmt und biegt,
Hast du auch den Regler zugemacht,
Ist es klar, daß das noch nicht genügt;
Denn es kann geschehn,
Eh du dir's versehn,
Daß dir etwas mag verloren gehn —
Halt dich tapfer dran,
Stell die Bremsen an!

Hast du alles gründlich revidiert,
Sind die Triebwerksteile heil und ganz,
Ist das Feuer wieder schön geschürt,
Stehst du strahlend da im alten Glanz.
Denn das merk dir fein,
Du nur ganz allein,
Wirst am Berge nie ein Trödler sein,
Also zeig dich groß,
fahre frisch drauf los!

(Gelegenheitsdichtung zur 50. Sitzung des Lokomotiv-Ausschusses)

b) für Lokomotivführer.

Es ist strengstens untersagt:

1. Die Schraubenschraube anzuziehen, denn das wird genügend anderweitig besorgt.
2. Die Pfeife zu stopfen.
3. Die Probierhähnchen zu verputzen.
4. Mit dem Kohlennäßhahn dem Heizer eine Dusche zu geben, ebensowenig ist Preßluft zum Haartrocknen zu verwenden.
5. Aus dem Zentralöl der Limonade zu trinken, und die Schaumläser zu benutzen.
6. Aus der Feuerbüchse zu schießen.
7. Mit der Stiefelknechtplatte nach den Vorgesetzten zu werfen.
8. Falsche Geldstücke in die Heißdampfautomaten zu werfen.

Die Gefährlichkeit der Lokomotive und des Eisenbahnfahrens.

1. In französischer Darstellung.

Le Mercure Ségusien, journal stéphanois, rapporte dans son numéro du 20 septembre 1835, que l'Académie de Lyon, désireuse de concilier la sécurité des voyages avec les avantages de la locomotion mécanique, réclamait des inventeurs un chemin de fer confortable dans lequel on pût s'embarquer sans avoir au préalable à faire son testament.

La demande était justifiée.

Beunier et Seguin, les promoteurs des voies ferrées dans notre pays, n'avaient prévu que le transport de la houille; le matériel comportait cette seule utilisation et les voyageurs, clients de hasard qui, tout au début du Saint-Etienne à Lyon, employèrent les tombeaux vides pour effectuer le trajet, firent pour l'époque une action héroïque. „Ce qui est surprenant, écrivait Marc Seguin en 1839, c'est l'audacieuse témérité des premiers qui se sont confiés à ces terribles moteurs.

Mais l'influence de l'exemple est miraculeuse; ce qu'un homme isolé n'osait faire, dix simultanément le tentèrent.

Chaque voiture fermait un certain nombre de voyageurs qui se donnaient mutuellement du courage, et ils oubliaient que le moindre dérangement de ces puissantes machines serait pour tous le signal d'une mort terrible et inévitable.“

Si encore il n'y avait eu que l'accident à redouter! Mais savants et médecins mettaient un point d'honneur professionnel à énumérer et à décrire tous les maux qu'ils conjecturaient devoir sortir de cette redoutable invention.

Arago évoquait le spectre de la pleurésie qui, certainement, frapperait les voyageurs au passage des tunnels s'ils échappaient aux catastrophes résultant de l'explosion des locomotives. Certains docteurs* soutenaient que la translation trop rapide d'un climat à un autre produirait sur les voies respiratoires un effet mortel „en même temps que le brusque changement de nourriture, le passage de

l'emploi du beurre, comme condiment, à celui de la graisse ou de l'huile, ferait naître des états dyspeptiques ou dysentériques qui exigeraient un prompt rapatriement. Le mouvement de trépidation devait générer des maladies nerveuses, telles que la danse de Saint Guy, des affections hystériques et des symptômes épileptiques,

tandis que la fugace succession des images déterminerait instantanément des inflammations de la rétine. La poussière et la fumée occasionneraient des bronchites et des adhérences de la plèvre. Il était également impossible que, sur tant de personnes réunies, il n'y en eût pas de prises de besoins naturels impossibles à satisfaire, de sorte que les organes d'extraction, devenus de conservation, subiraient une tension anormale, douloureuse et périlleuse. Il y eut même des augures plus perspicaces encore qui prétendaient que l'anxiété causée par la crainte de manquer le train et les mouvements pressés que l'on ferait pour se hâter, produiraient des congestions, susciteraient des transpirations abondantes et aboutiraient à des refroidissements et à des pleurésies. Enfin l'anxiété du péril constamment couru tiendrait les voyageurs dans une perpétuelle alerte et serait, à un certain

degré d'intensité, le prodrome d'affections cérébrales. Les gynécologues, qui alors s'intitulaient simplement accoucheurs, déclaraient que, pour une femme enceinte, tout voyage en chemin de fer aurait infailliblement pour corollaire une fausse-couche avec toutes ses conséquences puerpérales. Les employés devaient courir, comme de juste, les mêmes dangers que les voyageurs, avec cette aggravation que, les causes étant réitérées, persistantes, permanentes même, leurs effets enfanteraient des dégénérescences morbides spéciales, d'une telle transcendence que ces employés seraient fréquemment à l'hôpital et n'auraient qu'une existence très abrégée.“



Abb. 69

6103

Der Eisenbahnnachtalp des Spekulanten in Eisenbahnwerten.

(„Punch“ 1845. 1/207)

* P. C. Laurent de Villedeuil: Bibliographie des Chemins de fer.

2. In deutscher Darstellung.

Als 1834 eine Gesellschaft für den Bau der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth gegründet werden sollte, erstattete das bayerische Ober-Medizinal-Kollegium in dieser Sache folgendes interessante Gutachten:

„Die schnelle Bewegung muß bei den Reisenden unfehlbar eine Gehirnkrankheit, eine besondere Art des Delirium



Abb. 70
Das Reiseieber.
Die Lokomotive als Nachtalp.
(„Kladderadatsch“ v. 4. Juli 1858)

furiosum erzeugen. Wollen aber dennoch Reisende dieser gräßlichen Gefahr trotzen, so muß der Staat wenigstens die Zuschauer schützen, denn sonst verfallen diese beim Anblicke des schnell dahinfahrenden Dampfwagens genau derselben Gehirnkrankheit. Es ist daher notwendig, die Bahnstrecke auf beiden Seiten mit einem hohen, dichten Bretterzaune einzufassen.“

(Troske, „Allgemeine Eisenbahnkunde“, I, S. 7. Die Echtheit dieses Gutachtens wird übrigens angezweifelt)

Eine Frage.

George Stephenson wurde einst gefragt, ob es nicht gefährlich sei für einen Eisenbahnzug, wenn die Lokomotive mit einer Kuh, die sich auf dem Gleise befände, zusammenstieße. Er antwortete: „Bad for the train? No, but very bad for the cow.“

Dieses erinnert an einen angeblichen Erlaß eines Ministeriums, das vor alten Zeiten in gleicher Angelegenheit entschieden haben soll, daß sich die Ochsen und Esel nach den Eisenbahnen zu richten hätten und nicht die Eisenbahnen nach den Ochsen und Eseln.

o o o o

A vicinális.

Megy, megy a kis vicinális, egyszerre csak megáll a nyílt pályán. Az utasok ijedten dugják ki a fejüket az ablakon. Sehöl semmi. A kalauz oda rohan előre a gép felé.

— „Mi az, mi történt?“ kérdik tőle.

— „Semmi különös“ — mondja a kalauz — „csak egy tehén. Nem akar lemenni a sínről, de mindjárt lekergetjük.“

Öt percz mulva elindul a vonat, félóráig zakatol előre, akkor aztán megint megáll a nyílt pályán. Ijedtség, szaladgálás mindenütt. Egy utas gunyosan szól oda a kalauznak:

— „Talán most egy másik tehén állta el a vonat utját?“ — Mire a kalauz őszintén feleli:

— Nem Uram. Most megint ugyanaz. Elértük azt a tehenet, amelyet az előbb elkergettünk.“



Abb. 71

Our Rapid Train Service—a suggestion for improving it.
(„The Evening News“, Sydney, Thursday, March 26, 1914)

6006

Com a viação Ferrea.

Recebemos, hontem, o seguinte communicado:

„A imprensa tantas vezes tem censurado a V.F.S.R.G.*, por irregularidades commettidas em seu serviço de transportes é justo que não lhe regateia elogios, quando ella os merecer.

O que se deu na viagem do trem que saiu, domingo, de Taquara, para esta capital, deve ser registrado em honra da poderosa e magnanima companhia.

Como de costume, o trem partiu ás 12 horas. Mas, percorridos alguns kilometros, a machina parou, declarando não poder ir adiante. Estava cançada, exhausta. Era velha, vinha do tempo dos primeiros inglezes. Não podia mais. Sua avançada idade, os trabalhos por que tinha passado, nesta triste vida, já lhe davam direito a repouso.

Não foi attendida. Deram-lhe umas martelladas, fizeram-lhe applicações de lubrificantes, deitaram-lhe lenha na fornalha, e a pobre teve de marchar.

Parando aqui, parando além, arquejante, ora gemendo, ora gritando seu infortunio, ao longo da estrada impassivel, a trancos e barrancos, a misera conseguiu chegar a Canoas, com quasi duas horas de atrazo.

Ahi teve meia hora de descanso. Apezar disso, porém, pouco depois tornou a parar. Então, aos passageiros caiu-lhes a alma aos pés, vendo empregados da estrada retirarem de sob os carros pedaços. . . . da machina.

Depois de novas intervenções periciaes, ferida, mutilada, a pobre arrastou-se até Gravatahy. Ali tiveram a caridade de fazel-a baixar á enfermaria, e á frente dos carros, puzeram outra machina. Esta partiu, em altos brados, e num grande rompante; mas parece que havia tomado alguma formidavel carraspana, porque logo, nos Navegantes, esteve 10 minutos a encher-se de agua.

Finalmente, com cerca de 3 horas de atrazo, chegou o trem a esta cidade. Os passageiros desembarcaram com fome, com sêde, cançados, moidos, cheios de pó, e com os fatos estragados pelas immundicies dos carros. Mas, ao pôrem pé em terra, tiveram a ineffavel satisfacção de verificar que estavam vivos.

Por haver proporcionado a algumas dezenas de passageiros essa ineffavel satisfacção, é que a V. F. etc. fez jús aos mais francos applausos.“

(Aus einer brasilianischen Zeitung)

Die deutsche Übersetzung lautet:

Auf der Eisenbahn.

Wir empfangen gestern folgende Mitteilung:

Da die Presse so oft die V. F. S. R. G.* wegen in ihrem Transportdienst begangener Unregelmäßigkeiten getadelt hat, ist es nicht mehr wie billig, daß sie mit dem Lobe nicht zurückhält, wenn dieses verdient wird.

Was sich am Sonntag auf der Fahrt des von Taquara nach dieser Hauptstadt abgegangenen Zuges ereignete, muß zugunsten der mächtigen und einflußreichen Gesellschaft gebucht werden.

Der Zug fuhr wie üblich um 12 Uhr ab. Aber nach Zurücklegung einiger Kilometer stand die Maschine und sagte deutlich, daß sie nicht weiter könne. Sie war müde, erschöpft. Sie war schon alt, sie stammte nämlich aus der Zeit der ersten Engländer. Sie konnte einfach nicht mehr. Ihr vorgeschrittenes Alter, die harten Arbeiten, die man ihr in diesem traurigen Leben auferlegt hatte, gaben ihr ein Recht, nach Ruhe zu verlangen.

Man hörte nicht auf sie, man versetzte ihr harte Hammerschläge, man flößte ihr allerlei Fette und Öle ein, man überlud ihren Magen mit Holz, und das arme Opfer mußte laufen.

* V. F. S. R. G. ist die Abkürzung für Via Ferrea do Estado do Rio Grande do Sul, die das Bahnnetz des Staates Rio Grande do Sul (Südbrasilien) umfaßt und vorher an die ehemalige „Compagnie auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil“ (franz. und belg. Kapital) jahrelang verpachtet worden war. Die Mißstände herrschten schon während ihrer Verpachtung an die franco-belgische Gesellschaft.

Bald hielt sie hier, bald hielt sie dort, jetzt stöhnend, jetzt über ihr Unglück laut klagend; mit Ach und Weh schleppte sich die Elende über die unbarmherzigen langen Eisenstränge, und endlich, mit zwei Stunden Verspätung, kam sie todmüde in Kanoas an.

Hier gönnte man ihr eine halbe Stunde Rast. Trotzdem stand sie bald darauf wieder; da krampfte sich den Passagieren das Herz in der Brust, als sie sahen, wie Angestellte der Eisenbahn unter dem Wagen Stücke von — der Maschine hervorzogen.

Nach neuen operativen Eingriffen, verwundet, verstümmelt, schleppte sich die Arme bis Gravatahy. Dort waltete Barmherzigkeit, und man brachte sie ins Lazarett und kuppelte eine andere Maschine an die Wagen. Mit lautem Gebrüll zog sie dahin, in einem Ausbruch des Krampfes; es scheint, daß sie dann mächtig berauscht war, denn nachher bei den Navegantes floß eine Unmasse Wasser 10 Minuten in ihren Schlund.

Endlich, mit 3 Stunden Verspätung, kam der Zug in dieser Stadt an. Die Passagiere stiegen aus, hungrig, durstig, müde, zerschlagen, bestaubt, ihre Kleider ruiniert durch die schmierigen Wagen, aber als sie den Fuß auf die Erde setzten, hatten sie die unbeschreibliche Befriedigung festzustellen, daß sie noch am Leben waren.

Und weil die Bahngesellschaft einer Anzahl Passagiere diese unbeschreibliche Befriedigung zuteil werden ließ, muß ihr hier unbeschränktes Lob gespendet werden.

Grabinschrift auf dem Bromsgrove-Kirchhof

für einen Lokomotivführer, der bei einer Kesselexplosion einer Lokomotive auf der schiefen Ebene bei Lickey im November 1840 verunglückte.

Sacred to the memory of Thomas Scaife

late an Engineer on the Birmingham and Gloucester Railway, who lost his life at Bromsgrove Station by the explosion of an engine boiler on Tuesday the 10th of November 1840.

He was 28 years of age, highly esteemed by his fellow workmen for his many amiable qualities, and his death will be long lamented by all those who had the pleasure of his acquaintance. The following lines are composed by an unknown friend as a memento of the worthiness of the deceased.

My engine now is cold and still,
 No water does my boiler fill;
 My coke affords its flame no more,
 My days of usefulness are o'er,
 My wheels deny their noted speed
 No more my guiding hand they need.
 My whistle, too, has lost its tone,
 His shrill and thrilling sounds are gone
 My valves are now thrown open wide,
 My flanges I'll refuse to guide.
 My clack, also, though once so strong
 Refuse to aid the busy throng.
 No more I feed each urging breath
 My steam is now condens'd in death.
 Life's railway 's o'er, each station 's past,
 In death I 'm stopp'd and rest at last.
 Farewell, dear friend, and cease to weep
 In Christ I 'm SAFE in Him I sleep.

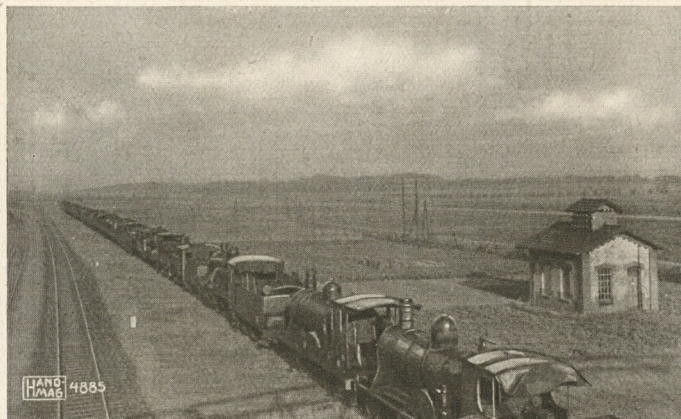
This stone was erected by his fellow workmen 1842.

Ein Friedhof für belgische Lokomotiven.

Epitaph on a Locomotive.

By the sole survivor of a deplorable accident (no blame to be attached to any servants of the company)

*Collisions four
 Or five she bore,
 The signals wor in vain;
 Grown old and rusted,*



*Her biler busted,
 And smash'd the Excursion
 Train.*

„Her End was Pieces.“

(Mr. Punch's Railway Book S. 78)

Abb. 72



Münchener Frühling.

Nach einem Bilde von W. L. Lehmann, München.

(Mit gütiger Erlaubnis des Verlags der „Jugend“, München)

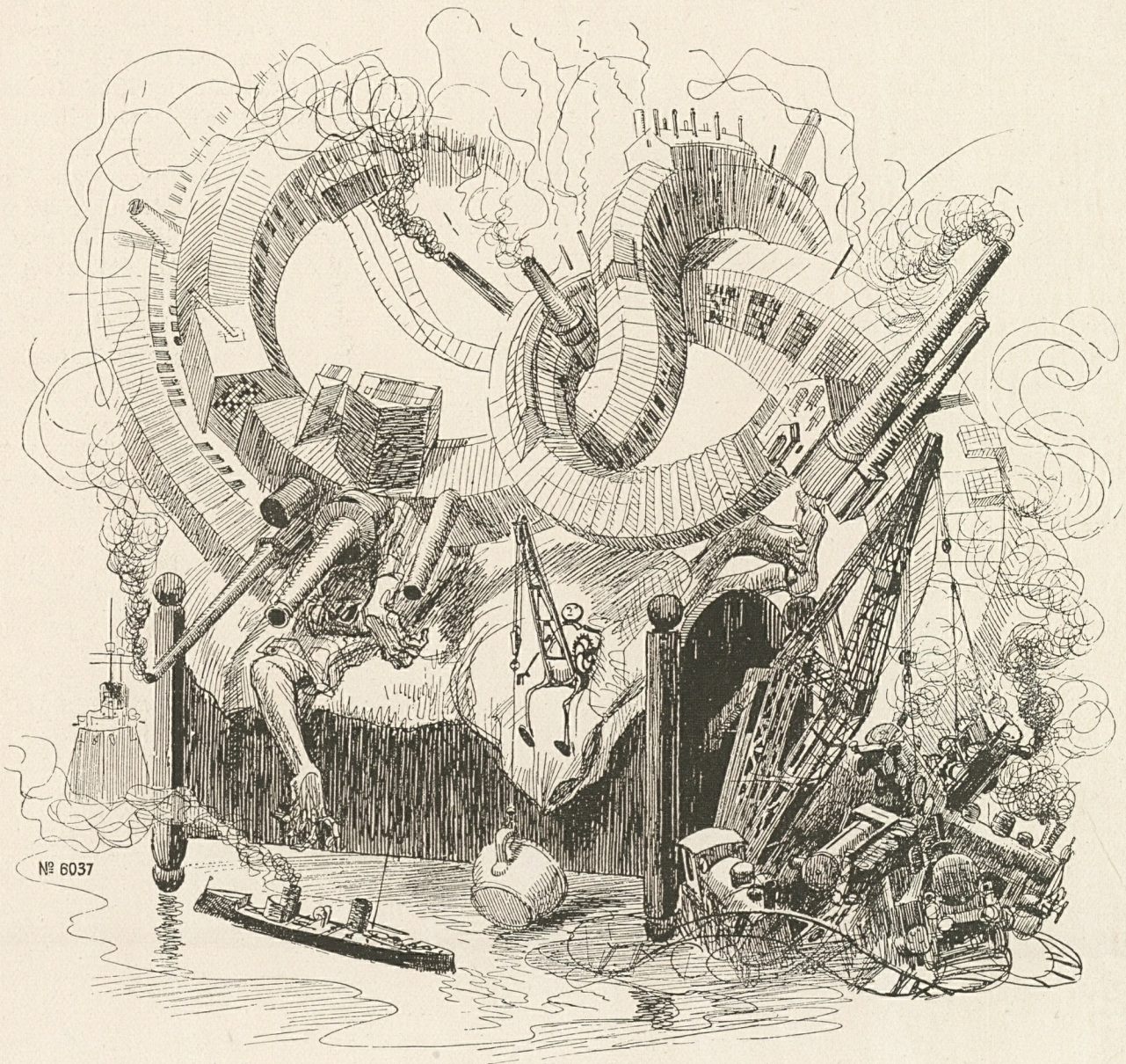


Abb. 73

Der Ingenieur.

6037

Aus „Heinrich Kley, Leut und Viecher“, Verlag Albert Langen, München.

Heinrich Kley.

Der Münchner Maler und Zeichner technischer Grotesken Heinrich Kley ist wohl auf seinem Gebiete einzig dastehend unter den heutigen Künstlern des Zeichenstiftes und der Farbe. Am bekanntesten sind seine zum großen Teil in der Münchner „Jugend“ wiedergegebenen Bilder aus Großbetrieben der Industrie, die technisch und künstlerisch einwandfrei uns Vorstellungen vermitteln vom Farbenreichtum und dem Leben der Maschine. Künstlerisch eigenartiger aber wirkt Kley als Zeichner technischer Grotesken und Karikaturen. Die phantastische Verzerrung der Linien und Verrenkung der Dinge, wie

wir sie in seinen Skizzenbüchern und in „Leut und Viecher“ finden, ist sein ureigenstes Gebiet. Man hat bei diesen Grotesken nie den Eindruck, daß es sich um erfundene oder ausgeklügelte Spielereien handelt, sondern diese Darstellungen sind Grundelemente seiner zeichnerischen Begabung, sein Auge sieht die Dinge wirklich in dieser Verschiebung. Heinrich Kley läßt in den meisten seiner Schöpfungen Ungeheuer der grauen Vorzeit entstehen aus den modernsten Maschinen. Seine Menschen sind häufig Urwaldbewohnern oder Gestalten aus der Märchen- und Sagenwelt ähnlicher als gesitteten Europäern.

Das zeigt schon unser erstes hier wiedergegebenes Bild (Abb. 73) „Traum des Ingenieurs“. Unabsehbare Fabrikgebäude mit qualmenden Schornsteinen winden sich wie Riesenschlangen durcheinander. Krane und Laufkatzen treiben selbständig allerlei Unfug, so daß ein See entsteht, auf dem Panzerkreuzer usw. sich tummeln, während am Fußende des Bettes ein wirrer Lokomotiv- und Schienenhaufen entsteht. Unter all diesen witzigen und doch wieder gruseligen Erscheinungen windet sich in Angst und



Abb. 74

Dr. ing.

6034

die von einem Fakir beschworen werden. Das drohende Unheil — wieder eine urweltliche Gestalt — greift nach dem dahinbrausenden Zuge (Abb. 75). Zwei Wagen sind schon umgestürzt. Wird es auch noch die Lokomotive erfassen? Im nächsten Bilde „Orientexpresß“ fühlt man förmlich die heiße, schwüle, erstickende Luft des Südens (Abb. 76).

Die hier ausgewählten Zeichnungen geben nur einen kleinen Ausschnitt aus Kleys riesigem Schaffen. (Nur die Bilder wurden genommen, die uns die Lokomotive zeigen). Sie lassen uns den Grund er-

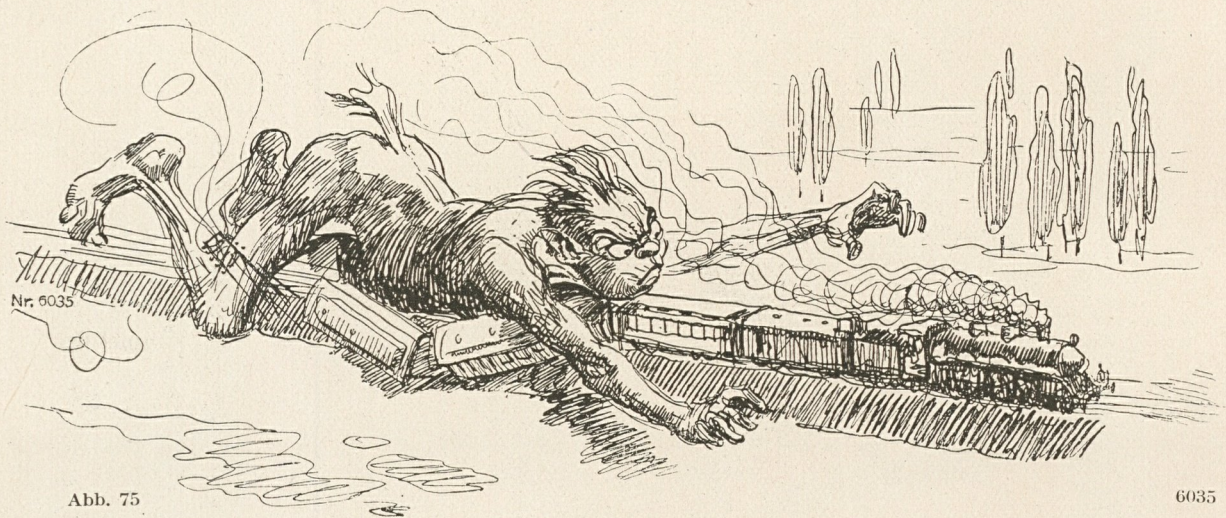


Abb. 75

6035

Entgleisung.

Grauen der Erfinder und Beherrscher dieser Dinge, der Ingenieur. Sonst hält er mit seinem Geist und Willen alles im gewohnten Gleise. Jetzt aber ruht sein Geist, da nehmen seine Schöpfungen Rache an ihrem Beherrscher. Daß die Kraft der Gedanken und die Macht des Willens selbst Undenkbares und scheinbar Unmögliches vollbringen kann, soll uns das Bild „Dr.ing.“ zeigen. Unter dem Einfluß seines Willens krümmen und winden sich Eisenbahnzüge wie Schlangen,

kennen, warum Ingenieur und Techniker seine Werke lieben. Es spricht aus ihnen eine unumschränkte Beherrschung der technischen Formen. Sie wirken witzig, und doch ergreift den Betrachter ein Schaudern vor den

heraufbeschworenen Unmöglichkeiten, es läuft ihm oft kalt über den Rücken. Es kommt hier weniger auf den Stoff, als auf die Form des Dargestellten an. Und die ist überraschend grotesk und von verblüffender Unmittelbarkeit.



Abb. 76

Orient-Expresß.

6036

Diese 3 Bilder stammen aus „Heinrich Kley“, Skizzenbuch 1—3, Verlag Albert Langen, München.

A. König.