

Die Lokomotive als Ausdrucksmittel in der Karikatur.

Von Arno König, Hannover.

Es folgen jetzt eine Anzahl Bilder aus deutschen und ausländischen Zeitschriften und Büchern, die uns die Verwendung der Lokomotive in der Karikatur zeigen. Die Lokomotive als Hauptverkehrsmittel unserer Zeit, ohne die wir unser Volks- und Wirtschaftsleben nicht mehr denken können, gab und gibt natürlich den Künstlern und Karikaturisten eine Fülle von Anregungen und Stoffen, ihre Gefühle, ihren Humor, ihren Ärger und Zorn auszulassen. Sind doch Lokomotive und Eisenbahn oft Anlaß zu mannigfaltigen Unzuträglichkeiten, zu zahlreichen Unbequemlichkeiten und zu großen und kleinen Verdrießlichkeiten gewesen, wie sie das Reisen eben mit sich bringt. Die Lokomotive kann den vorgeschriebenen Eisenweg nicht verlassen, sie muß ihn einschlagen, selbst wenn Hindernisse sich entgegenstellen oder gar Unglück und Verderben drohen. Auch das Unglück, das ja bei der Eisenbahn fast immer einen größeren Umfang annimmt, ein Massenunglück ist, hat den Künstlern oft Stoff gegeben, mit satirischer Schärfe oder grimmigem Humor Verbesserungsvorschläge zu machen, die natürlich praktisch wohl niemals durchführbar sind, aber durch ihre Übertrei-

bung den Ingenieur doch oft einen Schritt weitergebracht und ihm zu neuen Erfindungen Anregung gegeben haben. Unsere Bilder stellen nur eine verschwindend kleine Auswahl dar aus der ungeheuren Fülle von Bildern und Zeichnungen, die sich mit der Lokomotive in der Karikatur beschäftigen.

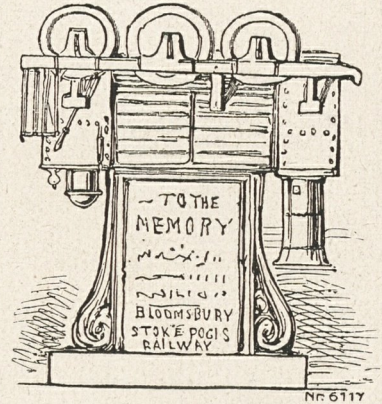


Abb. 102

Denkmal zu Ehren verkrachter Eisenbahnprojekte.

(„Punch“ 1846 I/246)



Abb. 101

Ein altes Kulturbild.

6055

„Habt ihr mich nun begriffen, liebe Leute, könnt ihr euch jetzt die Wirkung der Dampfkraft, diese große Erfindung des neunzehnten Jahrhunderts, wodurch diese Maschine in Bewegung gesetzt wird, erklären?“

„Jo, Herr Pastor, ävver ehr könnt sage, wat ehr wellt, e Pääd setzt doch dren! (Ein Pferd sitzt doch drin!)“

(Aus den „Düsseldorfer Monatsheften“ vom Jahre 1849)

Fast durchweg ist in der Lokomotiv-Karikatur die ursprüngliche Gestalt der Lokomotive beibehalten worden. Das Massige, Wuchtige im Bau der Lokomotive fehlt in keinem der Bilder. Verhältnismäßig selten finden wir eine gänzliche Umformung ihrer Gestalt. Dafür ist sie aber häufiger als lebendiges Wesen betrachtet worden, dem der humorvolle Zeichner Teile von Tier- und Men-

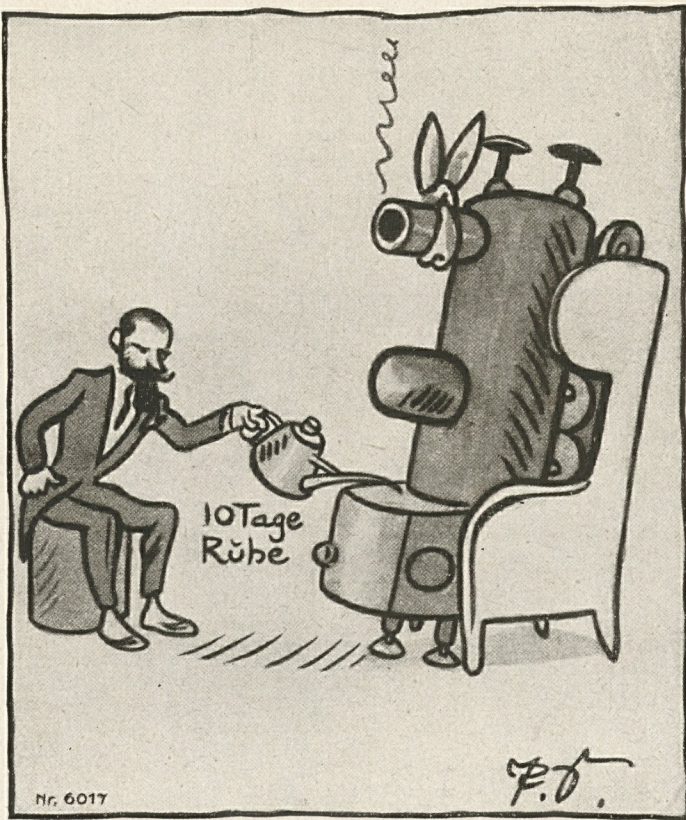


Abb. 103 *Die kranke Eisenbahn.* 6017
(Zeichnung von Paul Simmel in „Zeitbilder“, Nr. 41 v. 9. 11. 1919)

schenkörpern anhing, um sie sicherer als selbstdenkendes und -handelndes Lebewesen darzustellen. Besonders war es der qualmende Schornstein, der zum rauchenden Menschengesicht umgestaltet wurde, den man mit Hut oder Kragen versah. (Siehe Abb. 28 auf Seite 50 „Mariazeller Wallfahrt zum ersten Male per Eisenbahn“). Mit liebevoller Sorgfalt läßt Paul Simmel in den „Zeitbildern“ die kranke Lokomotive zum Arzt gehen (Abb. 103), der ihr etwas Öliges eingibt und zehn Tage Ruhe verordnet. Entzückend ist das um den Schornstein geknotete Halstuch, das den Eindruck der Krankheit bedeutend verstärkt. Es ist leicht erklärlich, daß man in den ersten Anfängen der Eisenbahn besonders auf dem platten Lande bei den einfach und naiv empfindenden Landbewohnern Mühe hatte, Verständnis für diese verkehrsumwälzende technische Neuerung zu gewinnen. Sehr hübsch ist dies dargestellt in einer Zeichnung aus den Düsseldorfer Monatsheften vom Jahre 1849 „Ein altes Kulturbild“ (Abb. 101). Nach langen Erörterungen und Erklärungsversuchen des Herrn Pfarrers kommt der biedere Fuhrmann doch zu dem Schlusse, nur ein Pferd, die einzige ihm bekannte und vertraute Zugkraft, könne diese sonst unerklärliche Fortbewegung vermitteln. Es ist eben

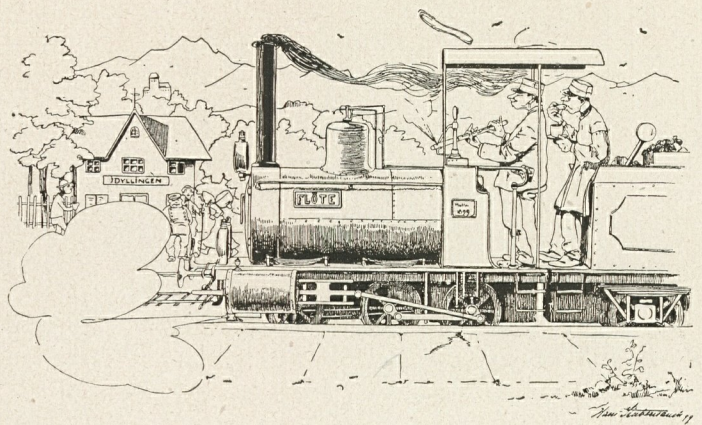


Abb. 104 *Verbesserung im Eisenbahnsignalwesen.* 6111
Um künftighin idyllische Stationen nicht durch die schrillen Pfliffe durchfahrender Lokomotiven zu stören, wäre es angezeigt, die Signale in stimmungsvoller Weise auf einer Dampfblöte hervorzubringen.
(„Meggendorfers humoristische Blätter“ 1900, Band 40, Seite 117)

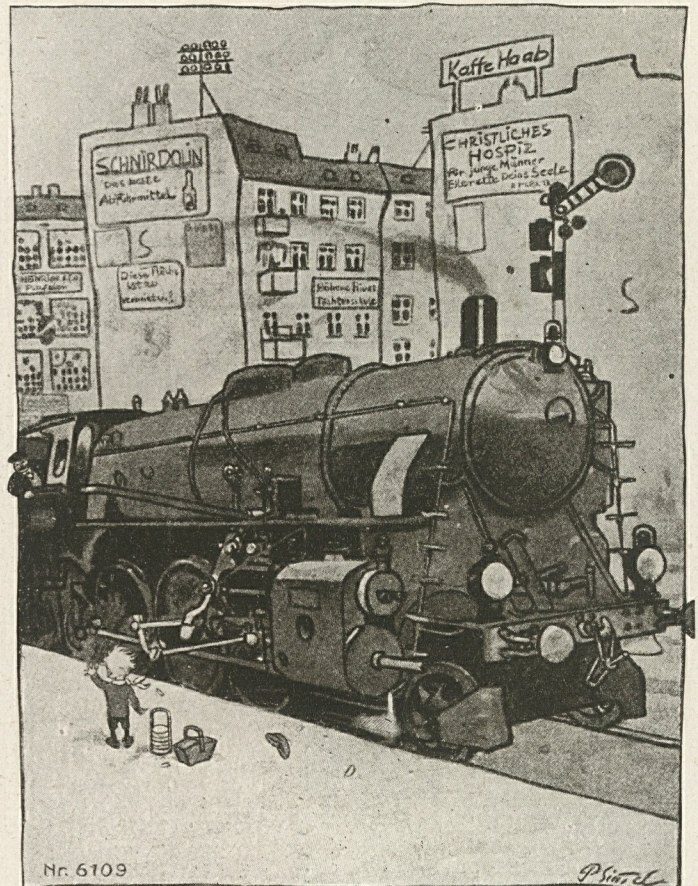
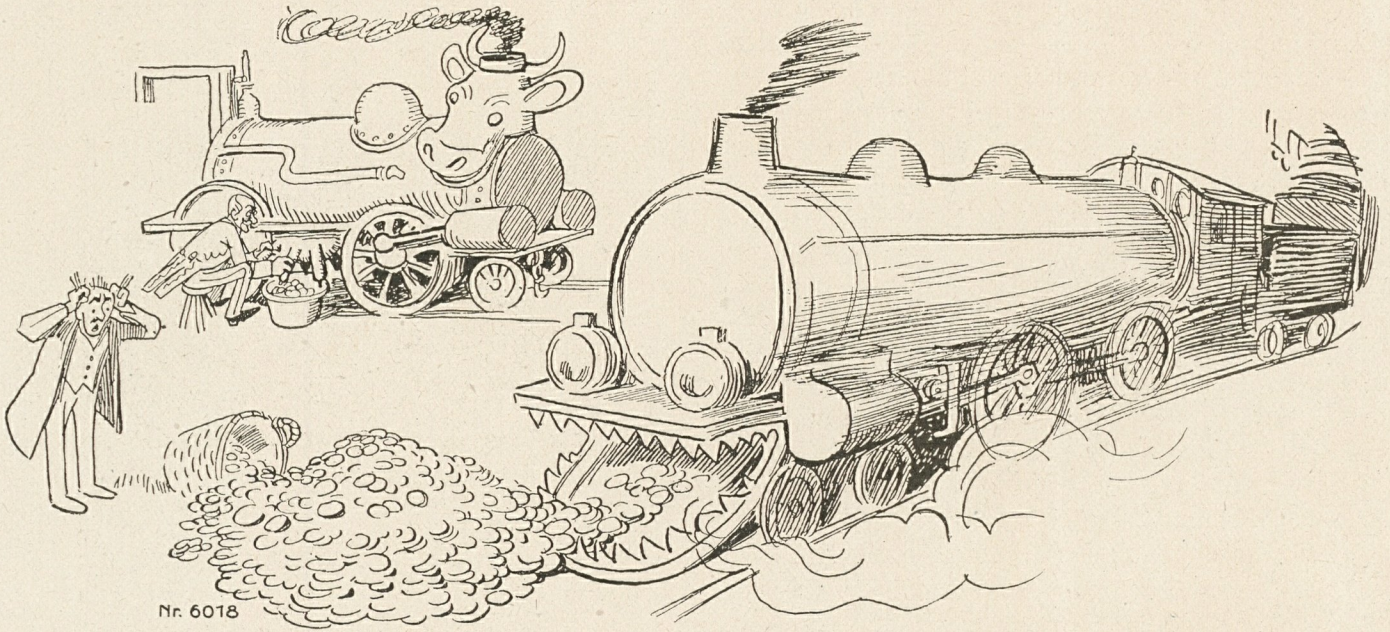


Abb. 105 *Streckenbericht.* 6109
Das Haltesignal bei Block 7 versagte. Ein Ueberfahren des Signals fand trotzdem nicht statt, da glücklicherweise der Sohn des Lokomotivführers gerade mit dem Mittagessen zur Stelle war.
(Verspottung der „dienstlichen Erleichterungen“, Zeichnung Paul Simmels in den „Lustigen Blättern“ 1913, Nr. 46, S. 9)



Nr. 6018

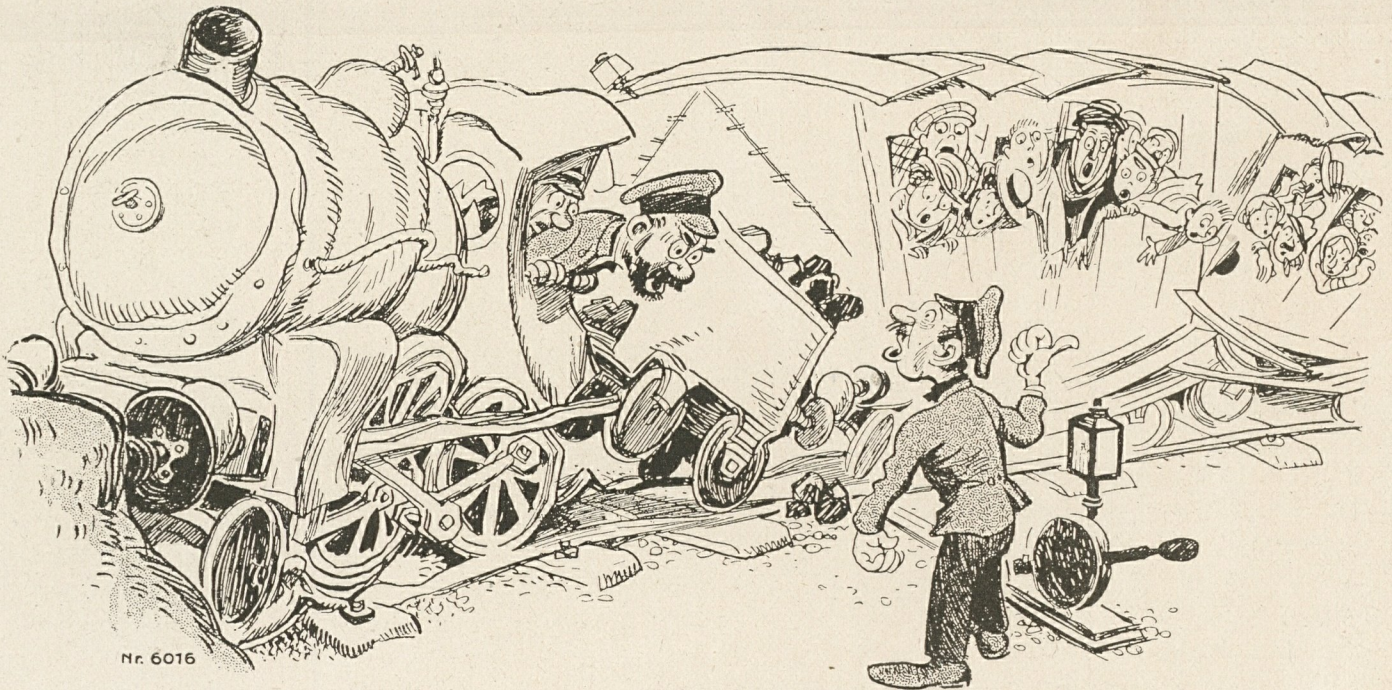
Abb. 106

Die Lokomotive im Wandel der Zeiten.

6018

*Einst die melkende Kuh, die uns mit Nahrung versorgt,
Heute ein fressendes Biest, das die Milliarden verschlingt!*

(„Lustige Blätter“ Nr. 7, 1920, Jahrgang 35)



Nr. 6016

Abb. 107

Die Nebenregierung der Eisenbahner.

6016

*„Himmeldonnerwetter, Mensch, warum lassen Sie denn den Zug auf den Prellbock rennen?“
„Et hat eener 'n Pflaumenstein aus't Fenster gefeuert, — und ick laß nu mal hier keenen Munitionstransport durch!“*

(„Lustige Blätter“ Nr. 37, 1920, Jahrgang 35)

nicht so leicht, Neues an die Stelle von Althergebrachtem zu setzen. Auf der anderen Seite aber schoß man auch wieder übers Ziel hinaus. Gar viele ergriff nach der Einrichtung der ersten sich gut rentierenden Eisenbahnen ein wahres Eisenbahn-Gründungsieber. Besonders in England, Österreich und Nordamerika drängten sich die Leute, vor allem der kleine Mann, förmlich dazu, ihre mühsam ersparten Notgroschen in Eisenbahn-Aktien anzulegen in der Hoffnung auf leichten, mühelosen und hohen Verdienst. Eine Zeichnung aus dem Jahre 1845, „The railway juggernaut of 1845“, die der Punch bringt, Abb. 127, Seite 110, zeigt uns Tausende von Männern und Frauen, die ihr Geld der Lokomotive bringen und von ihr alles Heil erwarten. Die Lokomotive aber wird vom Teufel geritten. Das ist zugleich eine Warnung vor übertriebenen Hoffnungen. Denn in der Tat sind damals auch eine Menge von Bahnlinien gegründet worden, die durch unvorhergesehene Schwierigkeiten im Bau der Linie oder durch Konkurrenz- und Börsenmanöver verkrachten. Da waren denn die mühsam ersparten Groschen dahin und mit ihnen die Hoffnung auf rasches Reichwerden.

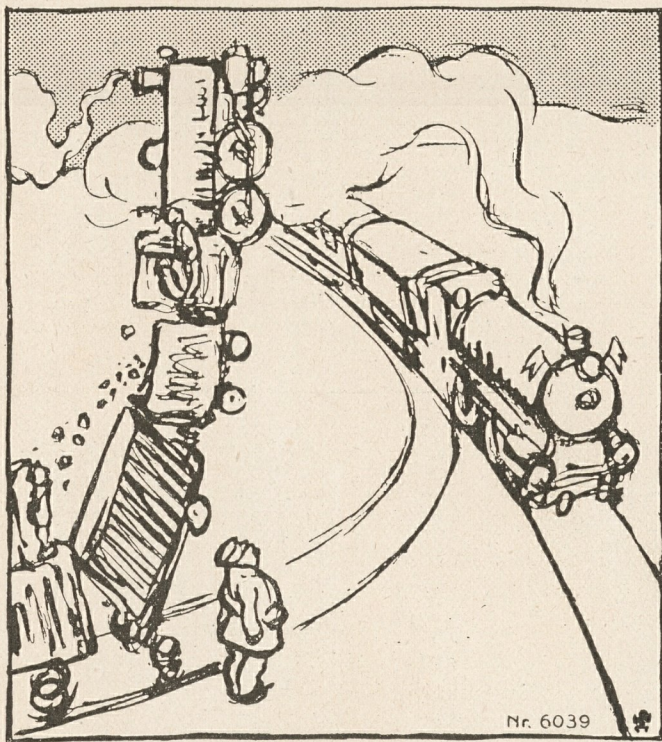


Abb. 108 Aus „**Allerneuestes Hofzug-Reglement.**“ 6039
(Zeichnung von A. Schmidhammer)

Es wird den Lokomotiven vorüberfahrender Züge dringend nahegelegt, beim huldvollsten Herannahen des Hofzuges sich in einem Winkel von 90 Grad aufzurichten und das landesübliche rah! rah! rah! durch ein dreimaliges Pfeifensignal zu geben. (Jugend 1913, Nr. 52)

**Schick und Struppke
nach dem Eisenbahnunglück.**



Nr. 6169

Abb. 109

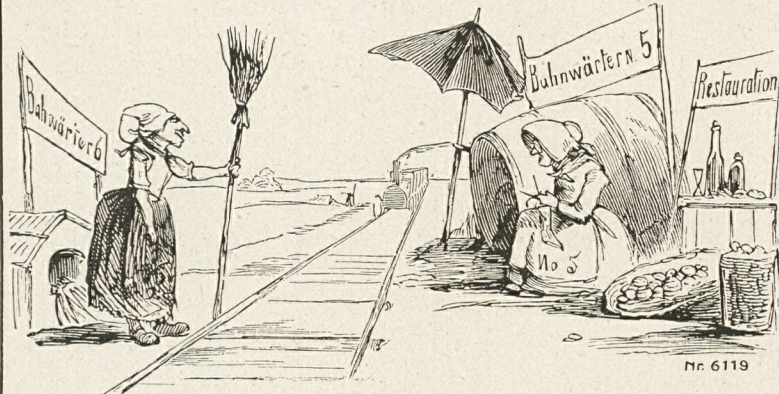
Seine erste Sorge: „Gott sei Dank, Struppke, ich hab’ wenigstens die Manoli-Schachtel gerettet.“

(Mit gütiger Erlaubnis der Manoli A.-G. Berlin.)

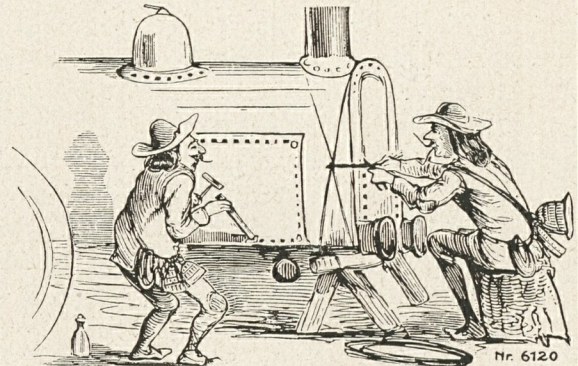
Daher findet sich im Punch von 1846 der Vorschlag, den verkrachten Eisenbahnprojekten, die zwar nicht zur Ausführung gekommen sind, aber auch so schon viele Leute geschädigt haben, ein Denkmal zu setzen, wie es Abb. 102 zeigt. Auch allerlei Vorschläge für Verbesserungen an Lokomotiven und Eisenbahnen und allem, was damit zusammenhängt, sind oft im Lichte des Humors gemacht worden. So zeigt Abb. 104 die Einrichtung einer Dampfblöte, die allen denen gerecht werden soll, die eine Störung der romantischen und idyllischen Gegenden befürchten, durch die das schnaubende und oft schrille Pfeife von sich gebende Dampfross seine eiserne Straße zieht. Daß natürlich auch Betriebseinrichtungen und Dienstvorschriften verspottet und karikiert werden, ist selbstverständlich. Gibt doch selbst heute noch der Dampfschimmel der Eisenbahnbürokratie oft Ge-

Eine ausländische Gesellschaft und die Österreichische Nordbahn.

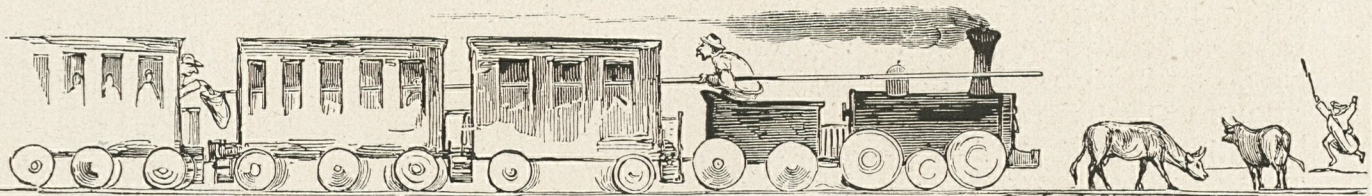
(Ein Blick in die Gegenwart und in die Zukunft)



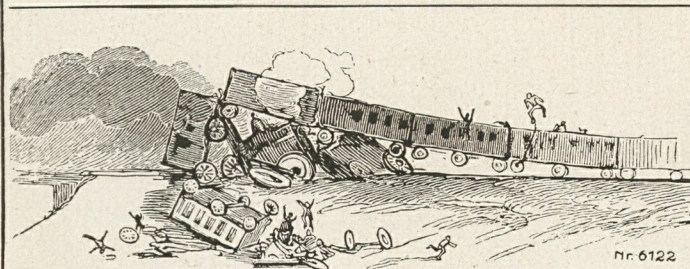
Eine ausländische Gesellschaft hat die Österreichische Nordbahn auf 90 Jahre gepachtet und richtet, um Ersparnisse zu machen, den Bahndienst nach ausländischen Prinzipien ein.



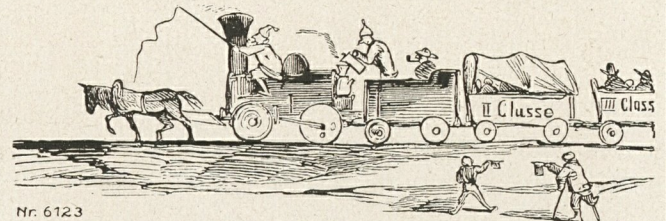
Ebenfalls der Ersparnisse wegen wird an Reparaturen nur das dringend Notwendige ausgeführt.



Aus demselben Grunde muß der Lokomotivführer seine freie Zeit mit Billet-Einsammeln ausfüllen.



Hin und wieder kommen die Waggons aus den Schienen, vielleicht in Folge der Ersparnisse.



Man wird deshalb in Zukunft nicht zu schnell fahren — desto besser fährt die Gesellschaft, da sie im ersten Jahr schon so ansehnliche Summen nach N. geschickt hat, daß die Summe, die ihr gestohlen wurde, bei der Österreichischen Nordbahn bald wieder herauskommen wird.

Abb. 110

(„Kladderadatsch“ v. 2. 11. 1856)

legenheit zu lautem Gelächter. So zeigt Abb. 105 eine Zeichnung von Paul Simmel in den „Lustigen Blättern“, eine Verspottung der „dienstlichen Erleichterungen“, die man dem Eisenbahnpersonal gewähren wollte. Abb. 106 und 107 verhöhnen Zustände unserer Zeit. Wie sehr hat sich doch die Wirtschaftlichkeit der einst so vorbildlichen deutschen Eisenbahnen verschlechtert! Die früher einen großen Überschuß abwerfende Staatsbahn ist zum Milliarden verschlingenden Tier geworden, das uns arm frißt. Abb. 107 „Die Nebenregierung der Eisenbahner“ zeigt uns, welchen Gefahren und Möglichkeiten das deutsche Wirtschaftsleben ausgesetzt ist durch unverantwortliche Eingriffe unfähiger Elemente, die sich dazu berechtigt glauben.

Sehr drastisch dargestellt sind die Fehler und Mängel einer überaus sparsamen Eisenbahnverwaltung in der Abbildung 110. Da es hier der Gesellschaft nur darauf ankommt, möglichst hohe Gewinne aus der gepachteten Eisenbahnlinie zu erzielen, wird am falschen Ende gespart, und infolgedessen werden die Verhältnisse auf dieser Linie immer unzuverlässiger und schlechter. Die Bildchen verspotten diese unangebrachte und letzten Endes doch ergebnislose Sparsamkeit. In Abb. 108 läßt Schmidhammer seine etwas bissige Ironie zum Ausdruck kommen. Die Zeichnung gibt einen Teil aus dem von ihm aufgestellten allerneuesten Hofzug-Reglement wieder und verspottet den Hurratriotismus gewisser Kreise vor dem großen Weltkriege.



Abb. 111 Maskierte Teilnehmer an der Walpurgisfeier auf der Fahrt zum Brocken. „Wochenbild“, 6. Jahrgang 1920, Nr. 21.

glücks gar nicht mehr grauenhaft empfindet, sondern sich mit den im Vordergrund sitzenden Personen freut, daß sie ihre geliebte Manolischachtel gerettet haben. Abb. 111 zeigt uns eine übermütig geschmückte Lokomotive der Brockenbahn. Alljährlich findet auf dem Brocken eine Walpurgisfeier statt. Am 30. April, mitternachts 12 Uhr, wird vor dem Brockenhotel von einer lustigen maskierten Gesellschaft der Winter verbrannt und mit großen Reisigbesen ausgekehrt, so daß am 1. Mai der Frühling auf dem Brocken seinen Einzug halten kann.

Ganz besonders verbreitet war die Lokomotiv-Karikatur in England, dem Ursprungslande der Lokomotive und der Eisenbahn. Der „Punch“ in allen seinen Jahrgängen ist eine reiche Fundgrube von Karikaturen auf die Lokomotive und die Eisenbahn. Die hier folgenden Abbildungen sind in ihrer überwiegenden Mehrheit dem „Punch“ entnommen. Mr. Punch, der in den verschiedensten Gestalten, bald als Reisender, bald als Narr, bald als Jockey auftaucht, spielt dabei die Hauptrolle. Nichts ist natürlicher, als daß in England, dem Lande des Sportes und der Pferderennen, das edle Dampfroß in der Karikatur ganz als Pferd behandelt wird. Es starten die Lokomotiven, die mit Pferdeköpfen versehen sind und von einem auf dem Kessel hinter dem Schornstein und Dampfdom hockenden Jockey durch Zügel gelenkt werden, auf der Rennbahn genau so wie die edlen Vollblut-Rennpferde. In Scharen strömt das Publikum zu diesen Dampfroß-Rennen

Recht nett ist das zu Werbezwecken von der Manoli-A.-G. verwendete Bildchen von Paul Simmel „Schick und Struppke nach dem Eisenbahnglück“ (Abb. 109). Die ganze Darstellung der beiden zusammengestoßenen Züge mit den sich wild in der Luft bäumenden Lokomotiven ist von solchem Humor durchdrungen, daß man das Fürchterliche eines solchen Un-

WHAT MAY HAPPEN ON OUR SPEEDY TRAINS.

Zu Abb. 112.

On the special train conveying the Ministerial party from Burrinjuck a member of Parliament was alarmed when retiring to his berth. The attendant made a search, and under the politician's pillow discovered a large rabbit. — News item.

DRIVER OF SPECIAL: "HI, MATE, CARE FOR A LIFT?"

BILL JIM (SCORNFULLY): "NO BLOOMIN, FEAR! WANTER GET TO THER PUB BE SUNDOWN."

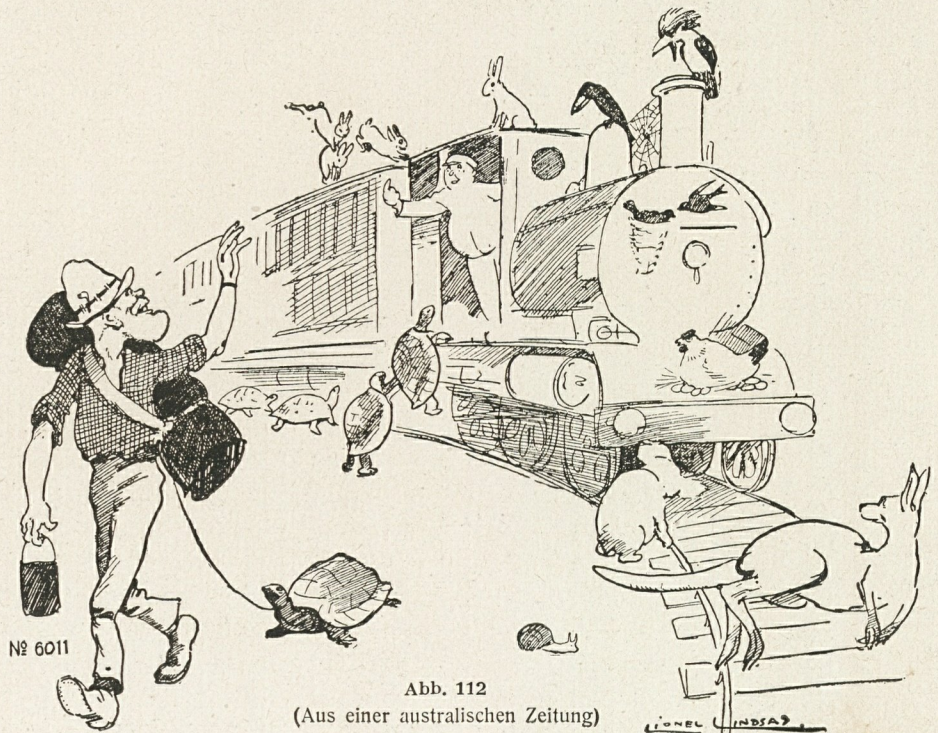


Abb. 112 (Aus einer australischen Zeitung)

STEAM STATUES.

If the works of art in the Metropolis are to keep pace with the times, it will be necessary to supply equestrian statues with locomotives instead of horses, which, in a few years, must become obsolete and ridiculous. We have, therefore, to propose the above design for a statue to ourselves, in which we are represented riding to posterity on the back of a steam engine.



Nr. 6022

Abb. 113

"IN THE SADDLE ONCE MORE"

„The National Review“ Cartoon of H. E. Tuan Fang, Director-General, Imperial Chinese Railways.

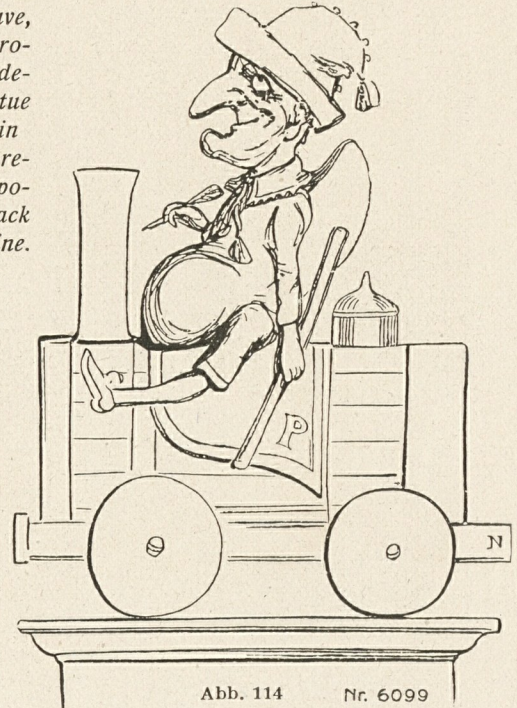


Abb. 114 Nr. 6099

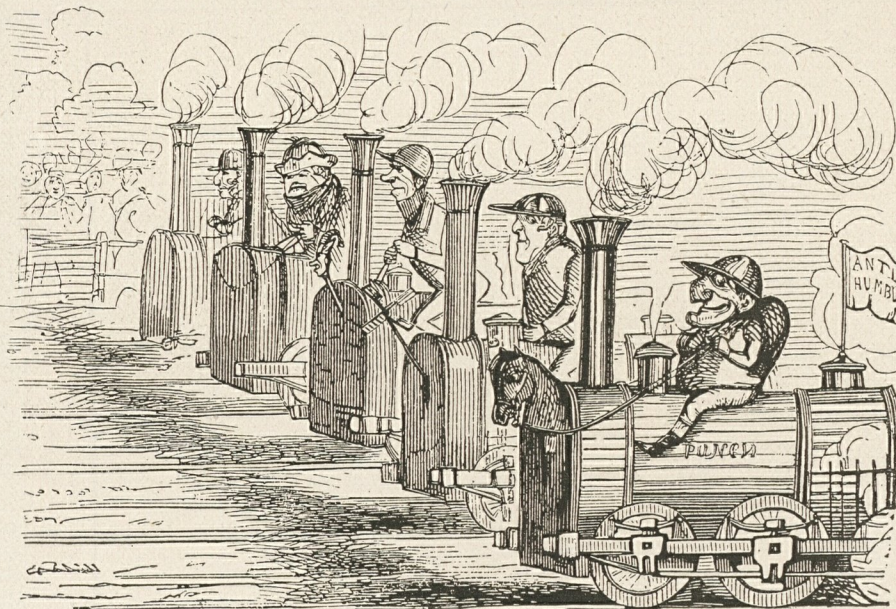
(Quellenforschungen — Feldhaus)

"THE START."

The following is the sort of account that might be given of our run for the first Sweepstakes. The race is supposed to be between ourselves and one or two individuals who are a good deal addicted to political sporting: —

und schließt begeistert seine Wetten ab. Ja, sogar zu einem Hindernisrennen hat die Karikatur die Lokomotive verwandt, wohl mit gelindem Spotte darauf, daß die ersten Lokomotiven ziemlich häufig aus den Schienen sprangen (siehe Abb. 41 auf Seite 55).

In Frankreich faßte man die Wirkung der sich immer weiter ausdehnenden Eisenbahn mehr von der sozialen Seite auf. Abb. 121 zeigt



Nr. 6098

Abb. 115

(Quellenforschungen — Feldhaus)

uns die Not der durch das Dampfproß überflüssig gewordenen Postpferde, die nun gezwungen sind, sich durch allerlei brotlose Künste notdürftig ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Kein Wunder, daß ein solches stellungslos gewordenes Postpferd voller verachtendem Zorn den verhaßten Dampfwagen mit den Hufen zu bearbeiten trachtet, wie im Hintergrunde unseres Bildes ersichtlich ist (Abb. 121). —



Abb. 116

HOME RAILS.

Touchstone Punch (to South down Railway Shepherd) „Thou art in a parlous state shepherd.“
 (As you like it, Act III. Sc. 2) („Punch“ 1900, II)

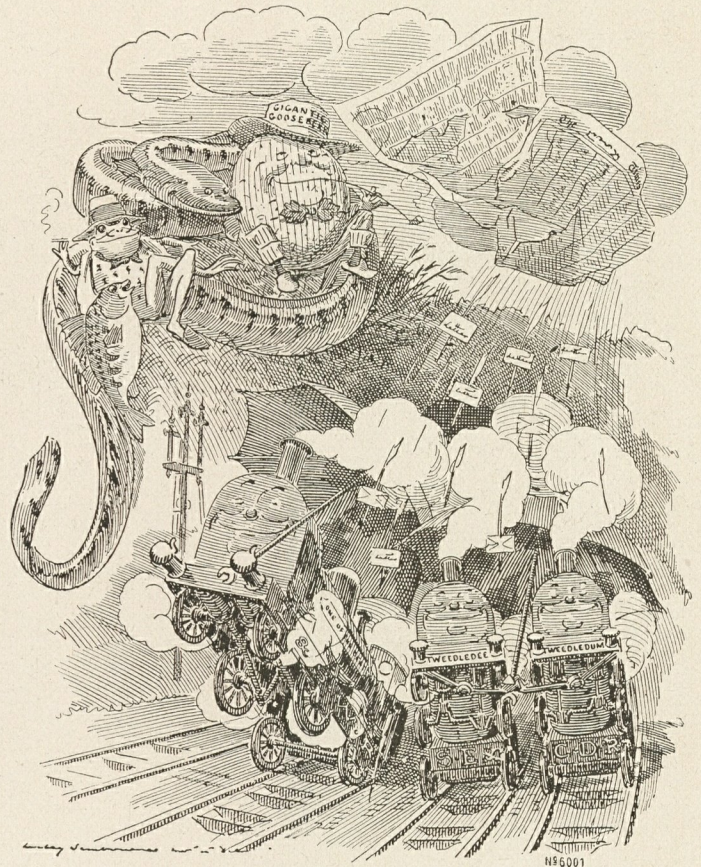


Abb. 118

SILLY, SEASON SHOWERS.

„Sea serpent, Gigantic gooseberry, Thank Goodness, we're let alone and the railways have got it this year.—“
 („Punch“ 1899, II)



Abb. 117

Nr. 6095



Abb. 119

Nr. 6096

We intend competing at the next Exhibition of the result of British Industry, and propose to forward models of two locomotives, each of which singularly adapted to the present fashionable modes of railway travelling. — The one called the Tortoise will be adapted to the luggage and parliamentary trains, set apart for the accommodation of the poorer class of travellers, whom it is desirable to keep upon the road as many hours as possible. — The second model, the Clown, may be used on any railway; the eccentric movements of the locomotive being happily adapted to that practice of skipping and leaping which is found to exist, without the slightest cause, on various railways.

(Quellenforschungen — Feldhaus)

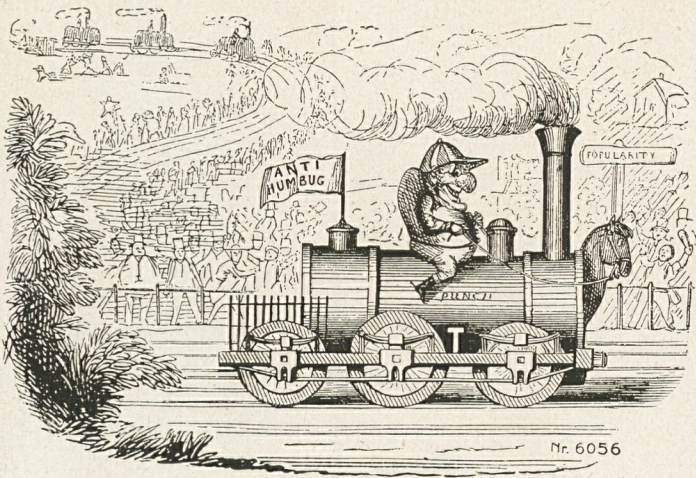


Abb. 120 Lokomotive auf der Rennbahn mit Jockey. 6056
(Englisches Spotblatt 1845)

Ganz entzückend ist auch die Abbildung 123 auf Seite 108, die in ganz einfachen Strichen eine Schnellzugslokomotive der französischen Staatsbahn karikiert. Der Bau der Lokomotive ist auf das Einfachste zugeschnitten, und ihre lange Dienstzeit von 10 Jahren, in denen sie treu und zuverlässig Bäderschnellzüge nach Trouville gefahren hat, scheint sie etwas mitgenommen zu haben. Die Räder sind zum Teil gebrochen und nur notdürftig zusammengeflickt. Auch die Schienen sind nicht mehr ganz taktfest. Aus den die Bahnstrecke begleitenden Telegraphenmasten

sprießt neues Leben. Eine ganz köstliche Satire auf die Zustände dieser Bahnlinie ist die Zeichnung.

Wie in Frankreich Kinaufnahmen gemacht werden, zeigt uns Abb. 122. Auch hier überrascht uns der Humor des Zeichners. Die aufzunehmende Lokomotive ist nicht viel besser als ein Kinderspielzeug ausgestattet. Den fehlenden Rauch muß ein im Schornstein versteckter Statist mit Hilfe einer Tabakspfeife erzeugen. Die Bäume usw. werden in schnellem Tempo von den Arbeitern hinter der Lokomotive vorbeigetragen. Aus einem Wasserhahn läuft das fertige Filmband wie ein Wasserstrahl in ein bereit stehendes Faß. Wahrlich, einfacher und bequemer kann es keinem Filmoperator gemacht werden!

Abb. 124 ist eine Anspielung auf die Unpünktlichkeit und Langsamkeit der früheren italienischen

Eisenbahn. Der Zug ist schon so überfüllt, daß die

Reisenden nur mit Gewalt unter Zuhilfenahme von Schaufeln in die Wagen gepropft werden können. Und immer noch kommen — ebenfalls mit großer Verspätung — Mitreisende an, die hier umsteigen müssen und noch mitwollen. Ihren angstvollen und schweißgebadeten Angesichtern sieht man die Qualen der bereits überstandenen Fahrt an. Dieses Bild stammt allerdings aus einer früheren Zeit der italienischen Eisenbahn; denn die neueren italienischen Schnellzugslokomotiven gehören zu den besten Europas, und auch der



Abb. 121

(a) *J'en suis fâché mes bons et vieux amis, mais je ne puis vous nourrir pour rester les jambes croisées à ne rien faire.* (b) *Au diable les machines à vapeur.* (c) *Ayez pitié des pauvres chevaux, renvoyés par Congé définitif.* (d) *Le chien de métier.* (e) *C'est bien pénible de crever de faim & de servir de nourriture aux autres.*

(Quellenforschungen — Feldhaus)

„Wie Kinoaufnahmen gemacht werden“.

Aus „Lectures pour Tous“.

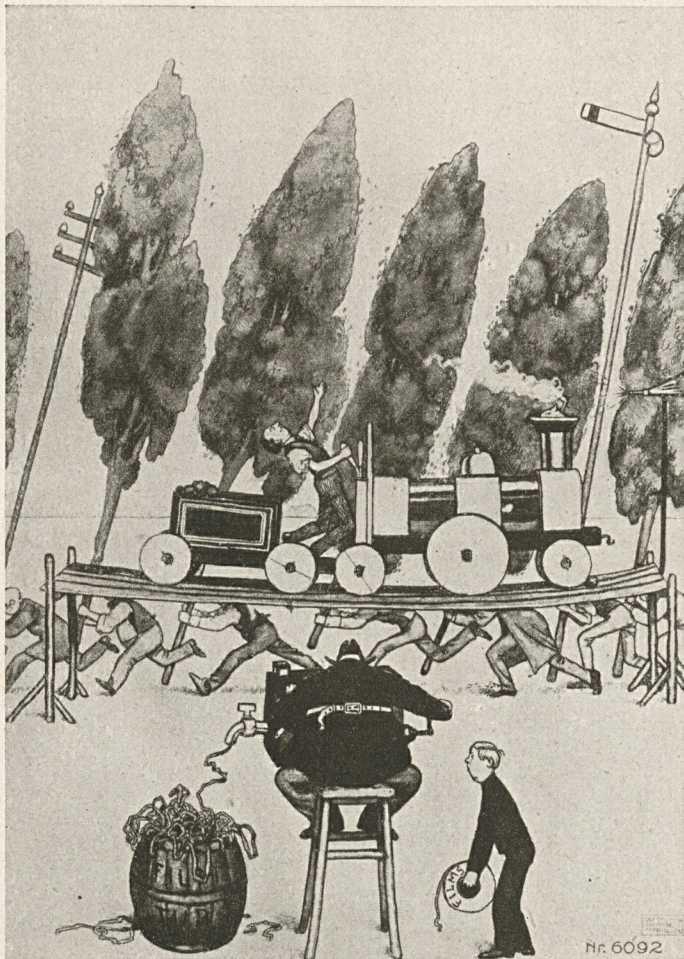


Abb. 122

L'Envers du Cinéma.

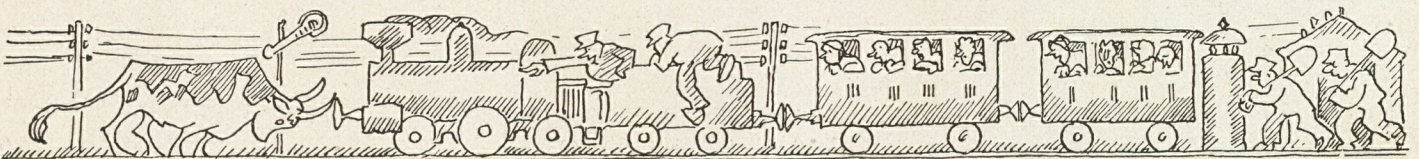
6092

Le rapide passe. — La locomotive ne bouge pas, encore que le mécanicien prenne des poses dramatiques. En revanche, le paysage file... à toute vapeur, représenté par des arbres de théâtre que portent des aides galopant aussi vite qu'ils peuvent. Et un soufflet, qui remplace le vent absent, chasse avec violence la fumée d'une pipe que tient aux dents un compère caché dans le tuyau de la machine.

ganze Eisenbahnbetrieb hat sich in den letzten Jahren mustergültig abgespielt.

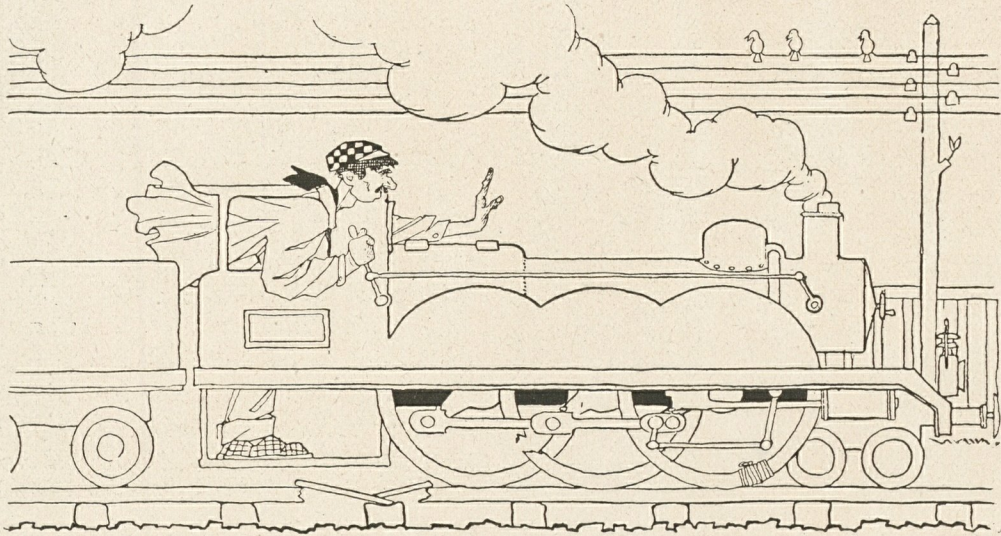
Im allgemeinen ist allerdings die Lokomotive als Ausdrucksmittel für die Geschwindigkeit in früherer Zeit wenig gebraucht worden. Das muß uns wundern; denn die Schnelligkeit der Postkutsche wurde doch durch die aufkommende Eisenbahn um ein Vielfaches übertroffen. In unserer Zeit dagegen

ist auch die Geschwindigkeit der Eisenbahn schon überholt durch Rennautos und vor allem durch das Flugzeug. Darum kommt auch die Lokomotive in der Karikatur jetzt immer seltener vor, nur noch, wenn es gilt, irgend welche Zustände auf Haupt- oder Nebenbahnen zu geißeln, oder um politische und wirtschaftliche Fragen näher zu beleuchten. Ganz natürlich ist es auch, daß eine ganze Anzahl Redewendungen, die fast sprichwörtlich geworden sind, dem Gebiete des Eisenbahnwesens entstammen. Ist doch die Eisenbahn das verbreitetste und bekannteste Verkehrsmittel geworden. „Auf ein totes Gleis fahren“, „Zwischen die Puffer geraten“, „Anschluß kriegen und verpassen“, „Aus dem Gleise kommen“ usw. sind Redensarten, die wohl jedem geläufig sind. Die Lokomotive kommt hierbei auch wieder schlechter weg. Wendungen, die sich ausschließlich auf die Lokomotiven beziehen, sind verhältnismäßig selten. Mir ist augenblicklich nur der Ausdruck „Dampf machen“ gegenwärtig. Immerhin ist es auffällig, daß die Lokomotive und die Eisenbahn, die doch einen völligen Umschwung in unserem Verkehrs- und Wirtschaftsleben hervorgerufen haben, nicht noch häufiger als Ausdrucksmittel in der Karikatur — sei es in Worten oder im Bilde — Verwendung gefunden haben. Es liegt wohl im Wesen der Lokomotive selbst, daß sie, die durch ihre Macht und Wucht am unmittelbarsten wirkt, für den Karikaturenzeichner und den Satiriker nicht das geeignete Ausdrucksmittel ist, seine Gedanken mit der nötigen Schärfe wiederzugeben. Die Karikatur will besonders hervortretende Eigenschaften ihres Gegenstandes übertreiben, verzerren, über das Höchstmaß hinaus steigern und damit dem Spott oder dem Hohn überliefern. Vielleicht bietet die Lokomotive dem Künstler in dieser Hinsicht zu wenig Angriffspunkte. Doch nimmt sie in der Darstellung der Maschinen in der Karikatur überhaupt naturgemäß die erste Stelle ein; denn sie ist eben die Maschine, die wirklich der Allgemeinheit geläufig ist, während alle anderen Maschinen nur einem eng begrenzten Kreis von Menschen bekannt sind. Darum findet man Lokomotiv-Karikaturen in Scherz- und Spottzeichnungen immer noch häufiger verwendet als Karikaturen anderer Maschinen, die dem allgemeinen Anblick entzogen sind und darum dem Verständnis des Betrachters ferner liegen als die Lokomotive.



„Lectures pour Tous“.

Der bewegten Klage eines tüchtigen Lokomotivführers der französischen Staatsbahn, der 10 Jahre lang die Bäderschnellzüge nach Trouville gefahren hat, aber niemals infolge seines Dienstes dazu kommen konnte, das Meer zu sehen, entnehmen wir nachstehende Skizze und einige wenige Verszeilen.



DIX ANS A TROUVILLE
SANS VOIR LA MER

Lettre d'un Mécanicien de Chemin de Fer

PAR ADRIEN VELY

Quel rêve peut bien hanter la cervelle du brave mécanicien qui conduit chaque jour d'heureux voyageurs au bord de la mer? L'auteur de cette amusante fantaisie nous le dit en vers d'une bonhomie spirituelle et d'une malicieuse gaité. Plus d'un parmi nos lecteurs se taillera un joli succès en débitant ce monologue tout à fait de circonstance.



Abb. 123



Nr. 6094

Monsieur le directeur

Oh! je sais bien, parbleu! ce que vous allez dire.
Chaque soir, j'ai le temps, et ça doit me suffire!
Chaque soir! On voit bien, monsieur le directeur,
Que vous n'avez jamais été même chauffeur.
Dès l'arrivée, il faut m'occuper de La Dive:
La Dive c'est le nom de ma locomotive.
Il faut la nettoyer du haut jusques en bas,
La visiter pièce par pièce, vrai tracas!
Cela vous prend deux heures sans que l'on badine.
Après... Qu'en pensez-vous? Il faut bien que l'on dîne.

Après dîner que faire? On n'a pas trop le choix.
Le lendemain, à huit heures quarante-trois
Du matin, il me faut, sans que je désespère,
Ramener mon rapide à Paris-Saint-Lazare.
Alors, si je ne vais pas tout de suite au lit,
Je reste une huere au plus à flâner au débit,
A faire avec mon chauffeur Jules, fort bon zigue,
Quelquefois un piquet, quelquefois un bézigue.
Et je repars, chaque matin, destin amer,
Sans avoir jamais vu, même entrevu la mer!

Aus der früheren Zeit der italienischen Eisenbahnen.

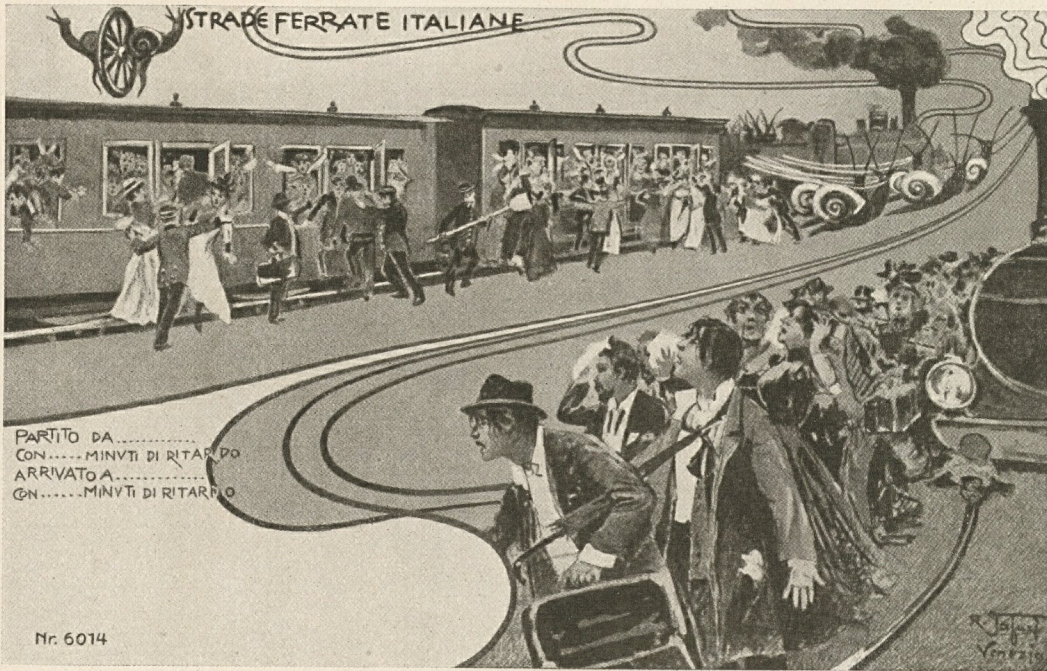


Abb. 124

Schnellzug Bologna—Venedig mit Schneckenlokomotive.

6014

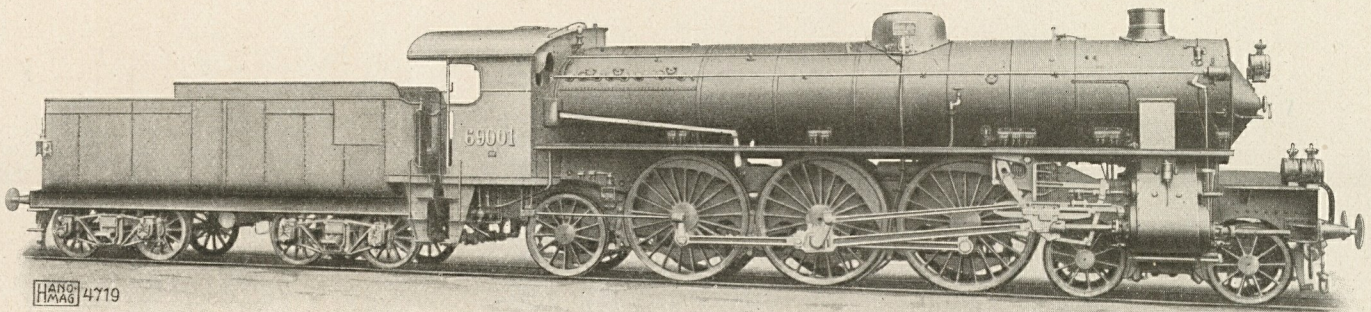


Abb. 125

2 C1-Schnellzuglokomotive Gr. 690 der italienischen Staatsbahn.

4719

Die neuen Schnellzuglokomotiven der italienischen Staatsbahn gehören zu den besten Europas.

