

und darauf geachtet, daß im Zuge alles standesgemäß zugeht. Auch der Name „Zug“ hätte nur noch auf die jetzigen Stationen gepaßt, die in Wirklichkeit davonziehen. Der Eisenbahnzug dagegen hätte „Standort“, „Ständer“ oder „Stillstand“ genannt werden müssen, die Fahrgäste „Standespersonen“, der Vorzug „Vorstand“, der Gegenzug „Gegenstand“, der Eisenbahnunfall „Übelstand“. Aus der Fahrzeit wäre die Ruhezeit, aus der Ruhezeit die Fahrzeit geworden. Leute aus Anhalt, die bei den heutigen Verhältnissen sehr dazu neigen, Verspätung zu machen, hätten die besten Fahr- bzw. Standes-

beamten abgegeben. An Stelle eines Fahrberichtes hätte man dann eine Standrede gehalten und, wenn jemand sich danach erkundigt hätte, wäre ihm nicht mehr die Route erläutert, sondern im Gegenteil der Standpunkt klargemacht worden. Den größten Vorteil hätten aber wir Fahrbeamten gehabt. Wir hätten uns nie mehr zur Fahrt einfinden müssen. Im Gegenteil, wir hätten unseren Dienst dadurch verrichtet, daß wir uns in den Ruhestand begeben hätten!

Alle diese Hoffnungen sind durch Nottelmeyers frühen Tod leider vereitelt und zunichte gemacht worden.“

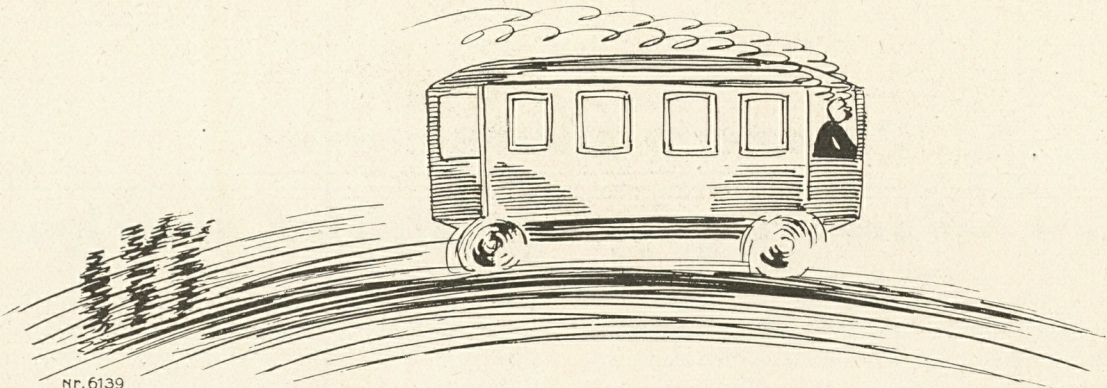
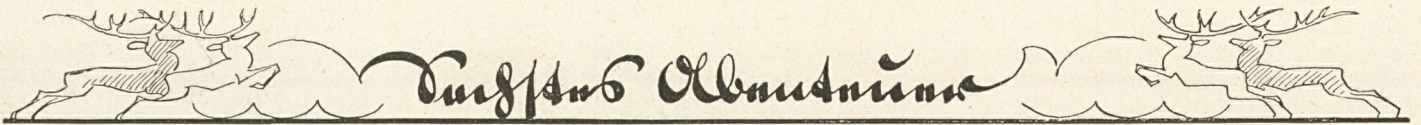


Abb. 49

„Fahrt lo...“. Das „s“ hörten wir schon gar nicht mehr, so schnell jagte er — bzw. jagten wir — davon.

6103



Jägerzeit.

„Solche traurigen Erinnerungen dürfen uns jedoch nicht davon abbringen, daß wir in unserem schweren Berufe auch viel Ergötzliches erleben. Mit besonderer Freude gedenke ich meiner Jägerzeit. Ich jagte nämlich einmal — weidgerecht und wacker. Nicht mit dem Schießgewehr und nicht mit dem Speiß, sondern mit der Lokomotive. Ja — mit dem Dampfproß jagte ich auf Edewild!

Längst war es mir bekannt, daß Hirsche und Rehe, wenn sie auf dem Geleise aufgeschreckt werden, schnurstracks zwischen den Schienen weiterlaufen. Am Tage springen sie meist, knapp ehe sie überfahren werden, zur Seite. Bei Nacht aber sind sie förmlich im Bann der Lokomotivlaternen. Dann halten sie den Schienenstrang für den einzigen Weg, der ihnen offen ist und fürchten sich, seitlich in das Dunkel abzubiegen.

Darauf baute ich meinen Plan, als ich nach Darmstadt abkommandiert war und die Züge Mainz—Aschaffenburg zu fahren hatte. Zwischen Kranichstein und Messel geht es bekanntlich durch den großherzoglichen Park. Geraume Zeit verging, bevor ich ein Wild — nicht schußgerecht, sondern lokomotivgerecht — in Sicht bekam. Bei Tage war so wie so kaum was zu machen, und bei Nacht schienen die großherzoglichen Rudel zu schlafen. Da — eines Nachts, als ich den Schnellzug fahre, sehe ich vor mir auf den Schienen im Mondschein einen kapitalen

Hirsch stehen, der höchst aufmerksam eine Laschenverbindung studiert. Schnell habe ich meinen Heizer verständigt, er klettert vorn auf die Pufferbohle und blendet die beiden Laternen ab. Ich selbst pürsche mich mit dem ganzen Schnellzug so geräuschlos heran, daß der Hirsch nichts hört. Plötzlich bekommt das Tier Witterung, schreckt auf, ich pfeife, mein Heizer nimmt die Blenden von den Laternen und die Jagd beginnt. Der Hirsch legte gewaltig aus, so daß ich mit meiner 2/4 gekuppelten Maschine kaum folgen konnte. Es war unmöglich, das Tier bis Messel zu erlegen. Auf der Station Messel aber konnte der Hirsch mit Leichtigkeit, wenn er die Weichenstellung nicht beachtete, in ein Seitengleis geraten und dann hatte ich das Nachsehen. Sofort kam mir ein guter Gedanke: Als wir durch Messel durchsausten, öffnete ich einfach die Zylinderhähne, rechts und links vom Hirsch blies ein Dampfstrahl vorbei, der ihn unbedingt auf dem richtigen Gleis halten mußte. Hinter Messel ging das Treiben weiter; bis Dieburg mußte das Vieh zur Strecke gebracht sein, denn dort hatte ich mindestens eine Minute Aufenthalt. In dem Gefälle vor Dieburg gab ich Volldampf, meine Geschwindigkeit war sicherlich auf 100 km in der Stunde gestiegen und doch holte ich das Biest nicht ein. Plötzlich aber macht das Tier kehrt und rennt direkt in meine Maschine hinein; sofort wurde