

Dir geweiht sind alle Wünsche,
Die aus unserm Herzen dringen,
Zu dem Vater alles Guten,
Und sie werden Segen bringen.

Ja, Gott schenke Glück, Gesundheit,
Um dich lang' uns zu erhalten,
Daß du mit gewohnter Frische
Lang' noch mög'st dein Amt verwalten.

Lange sollst du noch genießen
Der Familie Glück und Frieden!
Niemals eine trübe Stunde,
Dich beegnen soll hienieden.

Was im Phantasienfluge
Du dir wünschen magst auf Erden,
Mög' in tausendfachem Maße
Stets sofort erfüllet werden.

Die dir heut' geweihte Uhr
Mög' dir bis zu fernem Tagen,
Bis das Leben geht zur Neige,
Stets nur frohe Stunden schlagen.

Swinemünde 1874.

25.

Lieber Kollege, du wurdest nicht vergessen,
Als wir andere Jubiläum feiern sah'n,
Es wollte dir das Herz zusammenpressen,
Fünfundzwanzig Jahre auf der Bahn:
Bist schon einregistriert,
Kein Kollege gratuliert!
Und gingst getrost durch manchen Dornenhain,
Wann es galt, der Dienstpflicht treu zu sein.

Der Elemente zügellose, wilde Scharen,
Stürmisch brausend wie das Meer,
Machten dir in fünfundzwanzig Jahren
Oft deinen Dienst, dein Leben schwer:
Doch durch Gotteskraft
Stand'st du heldenhaft;
Und der Schutzgeist ehelichen Glücks
Trug mit dir die Lasten des Geschicks.

Drum bringen wir aus unserer Mitte —
Weil andere dich vergessen doch —
Dir heut' nach alter treuer Sitte,
Dir, Jubilar, ein donnernd Hoch!
Du, der fünfundzwanzig Jahr'
Ein tücht'ger Führer war,
Verdienst mit hohem Recht zu werden genannt
In unserm deutschen Führerstand.

Baumann.

26. Dem scheidenden Vertrauensmann.

Nun das Vertrauensamt du jetzt legst nieder,
Tönen aus Herzensgrund dir unsere Lieder.
Was wir von dir erhofft, stets hielt'st du's, nicht nur oft.
Jedem das seine — auch dem Vereine.

Wolltest für dich allein nie was erringen,
Allen, die du vertrat'st, sollt's Nutzen bringen.
Feind jeder Heuchelei, tönte dein Wort stets frei.
Jeder hört's gerne, ob nah', ob ferne.

Wie du den Bezirk stets richtig geleitet,
Wie du sein Anseh'n nach außen geweitet,
Wie du ohn' Ruh und Rast helfend geraten hast,
Bleibt stets erhalten — Jungen und Alten.

Für Scherz, für Traurigkeit, je nach dem Orte,
Hatt'st du zur rechten Zeit stets richtige Worte.
Und wer dich tadeln will — halt' Einkehr bei sich still,
Ob er's darf wagen, — dich anzuklagen.

Rüstig an Geist und Leib, lebe noch Jahre,
Lieb' zum Verband und uns stets dir bewahre.
Wenn man vom Sterben spricht, denk d'ran noch lange
nicht,
Meid' diese Mode — meid' diese Mode.

Kiefer, Kgl. Lokomotivführer, Lissa i. P.

27. Dem Verein und dem Verband.

Wenn ernstes Streben sich mit Tatkraft paart,
Sich mit Moral und Ehrgefühl verbindet;
Wenn jedes Glied des Ganzen Ehre wahrt
Und durch das Ganze Ehr' und Stütze findet;
Wenn Dünkel und Ehrlosigkeit
Sich keiner Protektion erfreut,
Und nur die Wahrheit ist bekannt,
Das, Freunde, gibt ein gutes Band!

Und solch ein Band ist unser hohes Ziel,
Das soll uns einen, soll uns fest umschlingen.
Nur guten Willen, strenges Pflichtgefühl
Muß willig jedes Glied als Opfer bringen.
Trägt jeder nur das Seine bei,
Daß er dem Ganzen nutzbar sei,
So wird auch jedem der Verein
Ein nutzenbringend Ganzes sein.

Nicht ängstlich suchten wir nach fremdem Rat,
Uns war's Bedürfnis, den Verein zu heben;
Voll Selbstvertrauen schritten wir zur Tat
Und riefen den Verein sofort ins Leben.
So, wie der Dampf mit seiner Kraft
Sich Anerkennung bald verschafft,
So stand auch der Verein bald da,
Verzweigt durch ganz Germania!

Und wenn wir heut' nach dieser kurzen Frist,
Nach dem Erreichten, nach dem Nutzen fragen,
So finden wir, daß er zum Segen ist
Und ferner uns wird schöne Früchte tragen.
Er förderte Geselligkeit,
Hat manchen Freundschaftsbund gereicht,
Und kamen Krankheit oder Tod,
Hat er gemildert manche Not.

Und fördern soll er unser geistig Wohl,
Wir wollen mutig durch ihn vorwärts dringen.
Er ist das Mittel, das uns helfen soll,
Uns Ehr' und Anerkennung zu erringen.
Und wacht ein jeder über sich,
Wird der Verein uns sicherlich
Ein schimmernd Dach, ein' schützend' Wehr,
Getragen von Moral und Ehr'!

So laßt denn heut' bei diesem schönen Fest'
Nur Frohsinn, Freude und die Lust ertönen.
Und das, es wird ein wahres Freudenfest,
Woll'n freundlich es die Frauen uns verschönen.
Ein ernstes Streben dem Verein!
Doch Lust und Freud' laßt Frauen weih'n!
Drum bring'n wir gern zum Schlusse noch
Verein und Frau'n ein „Lebe Hoch!“

Herlth.

28.

Ein Band umschling' Hephästus' treue Söhne,
Erhebe geistig uns zu materiellem Wohl!
Mach' uns empfänglich für das Gute, Schöne,
Und zeig' dem deutschen Führer, was er werden soll!
Vereint im Streben, wird es uns gelingen,
Dem Führerstande Achtung zu erringen.

29.

Des Führers Leben ist ein müh'voll Wagen
Im Kampfe mit des Elements Gewalten;
Der Tod winkt ihm in mancherlei Gestalten,
Dennoch wird selbst am Grab er nicht verzagen!

Das Glück allein beschirmt ihn im Leben!
Wird seine Müh' auch nicht erkannt hienieden,
Lohnt Selbstbewußtsein ihn und einst der Frieden,
Dem ihm Walhalla bietet für sein Streben!

Drum, Freunde, laßt mit „Glück zu!“ uns begrüßen,
Laßt in des Lebens Sturm uns kampfgestärkt sein!
Den Brüdern Treue halten im Verein,
Human und freundschaftlich das Leben schließen.

30.

Aus allen Gauen unseres deutschen Landes,
Aus Ost und West, aus Süd und Nord,
Seid, eingedenk des festen Bruderbandes,
Gekommen ihr, nach Mannes Wort.
So nehmt den wärmsten Dank von unserm Munde:
Grüß Gott! — Grüß Gott! dem deutschen Führerbunde.

Wie hebt's empor, euch, Freunde, all' zu sehen,
Wie hebt's das Herz bei'm Druck der Hand;
Wenn wack're Männer treu zusammenstehen,
Das ist ja des Gelingens Pfand.
Gesegnet sei, was wir mit euch beraten,
Es blühe auf zu Früchten und zu Taten!

Wohlan! So laßt uns weiter vorwärts schreiten,
Denn unser Werk ist recht und gut;
Die Liebe zu den Brüdern soll uns leiten
Und Pflicht und Recht und Mannesmut;
Dann irren wir wohl nimmer aus dem Gleise,
Wenn uns der Höchste winkt zur letzten Reise!

31.

Heut sind vereint zu guter Stunde
Wir Männer von dem Flügelrad.
Die Liebe ist's zu unserm Bunde,
Die uns nach hier geführt hat.
Wir kamen her zu heit'ren Stunden,
Denn kurz gemessen ist die Zeit.
Drum soll, mit Frohsinn fest verbunden,
Manch Lied uns noch erfreuen heut.

Wem soll der erste Gruß erschallen?
Dem Mann, der rastlos Tag und Nacht,
Geliebt und hochgeehrt von allen,
Für unsern Dienst nur ist bedacht.
Der selbstlos mit soviel Geschicke
Unsern Dienst so sicher führt.
Es strahlet rings aus jedem Blicke:
Dem Jubilar der Gruß gebührt!

Wem soll der zweite Gruß erklingen?
Dem deutschen Führer-Reichsverein,
Der schon so oft tat Segen bringen,
Wo Not und Unglück kehrten ein,
Der uns in Freundschaft eng' verbindet,
Zusammenhält in Freud' und Leid,
Wo jeder Rat und Hilfe findet.
Ihm sei der zweite Gruß geweiht!

Wem soll der dritte Gruß ertönen?
Des Vaterlandes Herrlichkeit!
Verderben allen, die es höhnen,
Glück dem, der Mut und Kraft gezeigt.
Es geh', durch Tugenden bewundert,
Geliebt durch Redlichkeit und Recht,
Stolz von Jahrhundert zu Jahrhundert
An Kraft und Ehren ungeschwächt!

32.

Jubellied ertön' im Kreise,
Laut erschall' der Festesgruß,
Töne unserm Bund zum Preise,
Singt es laut aus voller Brust;
Übt stets Einigkeit und Treue,
Reichet euch die Bruderhand,
Und gelobet heut' aufs neue,
Hoch zu halten unsern Stand.

Nehmt den Blick auf unsre Fahne,
Die uns einstens ward' geweiht,
Die uns feierlich ermahne
Stets zur Treu und Einigkeit.
Drum wohlan, Kollegen alle,
Eilet freudig all' herbei.
Auf! zum Handschlag, es erschalle:
„Ewig unserm Bunde treu!“

O du kostbar stolzes Zeichen,
Sinnbild treuer Einigkeit,
Von dir wollen wir nicht weichen
Bis für uns einst kommt die Zeit,
Wo auf uns'rer Grabesstätte
Man dich dreimal niedersenkt,
Und die schwere Erdendecke
Uns auf ewig von dir trennt.

33.

Weihet, Freunde, diese Stunde,
All' ihr Lieben in der Runde,
Dem Verband, der uns erblüht!
Heut zum Jubiläumsfeste
Seid willkommen, teure Gäste,
Seid begrüßt durch unser Lied!

Ernster sind jetzt die Gedanken,
Denn die vollen Jubelranken,
Die heut blüh'n verpflichten auch.
Wir geloben hier aufs neue:
Wahrheit, Freundschaft, Recht und Treue
Sei'n in unserm Kreise Brauch.

Den Beruf stets helfen fördern,
Bildungsstrebend ernst erörtern,
Was uns not tut, was uns fehlt.
Ideale nicht verachten,
Sondern nach dem Höchsten trachten,
Frei fürs Vaterland beseelt.

Und so woll'n wir fröhlich schauen,
Hoffnungsfreudig darauf bauen,
Daß uns Bess'res werd' zuteil.
Heut' und auch in spät'ren Jahren,
Dem Berufe Treue wahren
Im Verbande, uns zum Heil!

34.

Ein langes Jahr, ein Zeitraum uns'res Lebens,
Ist als ein Nichts zur Ewigkeit gerollt;
Beglückt ist der, der's nicht durchlebt vergebens,
Der das erreicht, was er gewünscht, gewollt.
Das alte schied, und mit dem jungen Morgen
Begann das neue freundlich seinen Lauf —
Dem alten lasset eure alten Sorgen,
Dem neuen tragt die neuen Wünsche auf.

Wenn wir nun heut, die der Verein verbindet,
Die Blicke werfen auf das alte Jahr,
So hoff' ich freudig, daß ein jeder findet,
Daß es ja auch für uns voll Segen war.

Ist mancher Wunsch auch unerfüllt geblieben,
So haben wir errungen doch schon viel;
Es können Kämpfe uns den Mut nicht trüben,
Sie stellen höher nur das schöne Ziel.

Nur wo Gewalten miteinander ringen,
Stellt der Erfolg sich im Momente ein;
Doch wo ein Werk des Friedens soll gelingen,
Da muß man bauen Stein auf Stein.
Es schaffen die Gewalten im Zerstören,
Doch unser Werk soll Werk des Friedens sein;
Wir wollen helfen, raten und belehren.
Ein Band der Freundschaft sei uns der Verein.

Vereinset laßt uns geistig vorwärts streben,
Wer stille steht, der bleibt auch zurück.
Nur der, der geistig sich sucht zu erheben,
Der bauet wahrhaft an dem eig'nen Glück!
Wenn deinen Wert die Welt soll anerkennen,
So Sorge ernsthaft auch dafür, daß du
Dich selber lernst und deinen Wert erkennen,
Dann zwingst du zweifellos die Welt dazu.

Dem alten Jahre laßt die alten Sorgen,
Dem neuen trägt die neuen Wünsche auf,
Und dem Verein steigt auf ein neuer Morgen
Nun mit des jungen Jahres neuem Lauf.
Voll Lieb' und Treue lasset uns vereinet
Mit neuem Hoffen gehen Hand in Hand,
Dann seid versichert, daß der Tag erscheinet,
Wo sich Fortuna auch uns zugewandt. —

Nun fliehe, Ernst! laßt ihren Einzug halten
Als Herrscherinnen: Lust und Herrlichkeit.
Wenn diese beiden treu vereinet walten,
Entflieht in schönster Harmonie die Zeit.
Und da die Frauen uns das Fest verschönen
Und uns durch ihre Gegenwart erfreu'n,
So lasset laut mit mir den Ruf ertönen:
Ein Hoch den Frauen! ein Hoch dem Verein!

Herlith.

35.

Zum schönen Feste laßt ein Lied uns singen,
Ein frohes Lied aus voller Brust!
Und laßt dazu im Takt die Gläser klingen,
Der Wein erhöhe uns're Lust.
Wo Lieder ertönen, wo fließet der Wein,
Da kann die Freude nur Königin sein.

Der Lust und Freud' ein Hoch, sie sollen leben!
Mit ihnen die Gemütlichkeit.
Wenn diese drei sich innig nur verweben,
Dann stört nichts uns're Einigkeit.
Und Einigkeit, das ist ja allen bewußt,
Ist eine Großmacht im Ernst wie in Lust.

Da eben einer Großmacht wir erwähnen,
Sei einer andern auch gedacht:
Ihr ratet's wohl, ich meine uns're Schönen!
Auch ihnen sei ein Hoch gebracht.
Sie sind uns beim Feste, beim fröhlichen Tanz
Die lieblich schmückenden Blumen im Kranz.

Gedenken laßt uns auch der lieben Gäste,
Die uns ja alle lieb und wert!
Und die uns freundlich heut' an unserm Feste
Durch ihre Gegenwart beehrt.
Wir bringen mit Freuden beim Gläserklang
Ihnen ein donnernd Hoch als unsern Dank!

Auch sei der fernen Freunde und Kollegen
In unsrer Freude heute gedacht,
Die wohl auf ihren harten Eisenwegen
Sich hergesehnt von ihrer Wacht. —
Wir hoffen, daß sie heut' der Himmel bewahrt,
Und wünschen von Herzen viel Glück auf die Fahrt!

Und nun, ihr Freunde, uns'rem schönen Bande,
Das uns schon manches Herz erschloß
Und das vereint im ganzen deutschen Lande
Die Männer von dem Eisenroß:
Ein kräftiges Hoch! o stimmt freudig mit ein:
Dem „Deutschen Lokomotivführerverein!“

Herlth.

36.

Gott segne den Lokomotivführerbund,
Jetzt, immerdar, zu jeder Stund'!
Er möge ihm geben ein friedlich Gedeih'n,
Mög' den Männern Mut und Kraft verleih'n —
Daß jeder den rechten Wert erkennt
Und frei und stolz sich ein Mitglied nennt.
Kein leidiger Stolz soll euch entzwei'n,
Mit euch ganz Deutschland einig sein!
Das Motto aber soll euch vereinen:
„Einer für alle und alle für einen!“
Nur dann allein wird der Bund bestehen,
Und die Nachwelt wird's mit Freuden sehen!
Glück zu! ruft nach jedem deutschen Gau
Eine deutsche Lokomotivführersfrau.

M. C. Minden.



II. Teil: Novellen

37. Die erste selbständige Fahrt.

Die Lokomotivführerprüfung hatte ich bereits einige Wochen mit positivem Erfolge hinter mir, als ich eines Abends zu meiner nicht geringen Freude an der Diensttafel meinen Namen an Stelle eines beurlaubten Führers las. Frohgemut ging ich nach Hause, denn am andern Tage war ich ja doch selbständig. Mein sehnlichster Wunsch ging endlich, nach so langer Zeit, in Erfüllung. Was schon immer meine Hoffnung war, trat jetzt ein. Rosig war ich gelaunt. Ich konnte morgen meinen Zug selbst dirigieren, konnte die arbeitende Kraft meines Dampfrosses selbst ausnutzen, konnte selbst handeln und war auch für mein Treiben selbst — verantwortlich. Halt! Da kam mir etwas in die Quere, was mir nicht in den Frohsinn paßte. Das Wörtchen „verantwortlich“. Sonderbar! Wie einem doch manchmal solch ein winziges Wörtchen die Freude verderben kann; denn der Frohsinn wurde dadurch schon etwas gedämpft, die rosige Laune etwas gedrückt. Aber weg doch damit! Muß denn immer gleich der Staatsanwalt an die Wand gemalt sein? Zu komisch! Je mehr ich darüber nachdachte, noch nie berührte mich dieses Wort so schwer, wie heute. Mittlerweile kam ich nach Hause. Mochte ich mich zwingen, so viel ich wollte, vergnügt zu sein, um mich in Fröhlichkeit den Meinen zu widmen, es gelang mir nicht. Immer und immer wieder verfolgte mich der unauslöschliche Schatten dieses kleinen Wörtchens. Nicht etwa Feigheit war es, die mich so bedrückte, denn ich hätte mit der größten Energie sofort auf eine Maschine steigen und einen D-Zug fahren können. Nein! Es war

das Bewußtsein der vollen auf mich mit aller Schwere drückenden Last der großen Verantwortung, die ich haben sollte. Wie, wenn mir mit meinem Zuge etwas zustieß, wobei ich leicht mit dem Gesetz in Konflikt kommen könnte? — Doch fort mit den trüben Gedanken! Es wird mir nicht gleich das Unglück in dem Nacken sitzen. Es sind ja Tausende, von denen ein jeder zu seiner Zeit auch zum ersten Male die volle Verantwortung auf sich nehmen mußte. Also nur Mut gefaßt und seine volle Pflicht getan. Mit diesem Bewußtsein legte ich mich schlafen.

Es brach die Nacht herein. So sehr ich mir Mühe gab, meine Gedanken zu zerstreuen, um endlich Ruhe zu finden, es gelang mir nicht. Bilder aus meiner Vergangenheit zogen an mir vorüber; auch manche böse Fahrt, die ich schon mitmachte. Jedoch war mir's zu jener Zeit viel leichter ums Herz. Lastete doch die ganze Schwere der Verantwortung erst mal auf meinem Führer, und in zweiter Linie konnte man mich erst zur Verantwortung ziehen, wenn ich meine Pflichten in irgendeiner Sache versäumt haben sollte. Mir war es, als führte ich meinen Zug in voller Fahrt durch Wälder und Auen. Ich konnte deutlich das Rasseln der Räder und Schwanken der Maschine wahrnehmen. Mein Heizer war auf der linken Seite beschäftigt. Wir hatten Einfahrt in einem Bahnhof. Dieser lag in einer ziemlich starken Kurve. Als ich dieselbe passierte, sah ich zu meinem Schrecken den Schluß eines Zuges vor mir. Heftig gestikulierende Arbeiter, welche das Gleis stopften und jetzt abseits standen, riefen, äußerst aufgeregt, unverständliche Worte. Im selben Augenblicke setzte ich alle Hebel in Bewegung, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Die Maschine arbeitete, sich bäumend, mit aller Kraft rückwärts. Die Geschwindigkeit verringerte sich ja wohl, jedoch war die Entfernung zu kurz. Ich war machtlos und sah deutlich die angesichts eines schrecklichen Todes erstarrten Gesichter aus den Fenstern des

letzten Wagens herausblicken. Selbst zur Eissäule erstarrt, erwartete ich mein Ende. Da — ein furchtbarer Krach und — ich lag am Fußboden. — Jetzt war ich wach. Gott sei Dank! es war nur ein Traum. Trotz der etwas sehr unansten Berührung mit dem Fußboden war ich doch so unendlich glücklich, daß alles nur ein Schaumgebilde war. Meiner Frau, über diesen Radau ebenfalls aufgeschreckt, erzählte ich nun mein Traumerlebnis. Sie lachte mich natürlich tüchtig aus, so daß ich mir vornahm, jetzt endlich ruhig zu schlafen, was mir nunmehr auch gelang.

Als ich andern Morgen den Schuppen betrat, war der mir zugeteilte Heizer schon emsig mit dem Abölen der Maschine beschäftigt.

Nachdem ich Einsicht in die ausgelegten Dienstbefehle genommen hatte, ging ich zu meiner Maschine, um dieselbe zu revidieren. Als ich alles in Ordnung fand, fuhr ich, da auch Kohle bereits geladen und Wasser im Tender vorhanden war, auf den bestimmten Geleisen zur vorgeschriebenen Zeit an meinen Zug. Es war ein Personenzug. Alle Vorbedingungen zur Abfahrt waren erfüllt. Der Zugführer meldete mir Achsen- und Tonnenzahl, der Wagenwärter Zahl der Apparate und gute Beschaffenheit der Bremse. Ich sah noch, wie beide einstiegen, und bekam gleich darauf das Abfahrtssignal seitens des Fahrdienstleiters. Fröhlich dampfte ich mit meinem Zuge aus dem Bahnhof hinaus. Doch diese Fröhlichkeit ging mehr und mehr in Verzagtheit über; denn der Manometer sowohl, als auch der Wasserstand überzeugten mich, daß ich zum Frohsinn keine große Veranlassung hatte, und so sah ich mit Bangen dem Ende der Fahrt entgegen. Da die Kohle nicht besonders gut und mein Heizer auch noch nicht so recht in seinem Fach bewandert war, so half hier nur ein kräftiges Mitarbeiten.

Mit Schaufel, Feuerhaken und Kralle ging ich ununterbrochen ans Werk, so daß ich nach einiger Zeit, allerdings

schweißtriefend, die Genugtuung hatte, meine Bemühungen von Erfolg gekrönt zu sehen, indem sich der Zeiger des Manometers immer mehr und mehr dem roten Strich näherte. Nun war wieder geholfen, und die Strapazen nicht achtend, kehrte die Fröhlichkeit allmählich wieder zurück, und lustig ging's weiter, der nächsten Station zu.

Doch sonderbar! Mein Traum kam mir wieder in Erinnerung. Sah das nicht aus, wie die Station hinter der starken Kurve? Und richtig! Da stand ja auch am Eingang des Bahnhofs ein Trupp Leute, anscheinend Rangierarbeiter, welche zwar nicht aufgereggt und starr, aber, wenn es mich nicht täuschte, mit verhaltenem Lachen zu mir herüberschauten und auch gestikulierten.

Zum Teufel! Was war das? Sollte der Traum etwas nach sich ziehen? Aber es konnte ja nicht sein. Das Gleis vor mir war frei. Der lachende Gesichtsausdruck der Leute bedeutete etwas anderes. Aber was in aller Welt konnte es nur sein? Tausend Gedanken durchrasten mein Hirn. Wenn nur dieses Traumgebilde von vergangener Nacht nicht wäre. Sollte ich mich in der Geschwindigkeit vielleicht getäuscht haben? Wieder ein Trupp! Doch nein, jetzt sah ich's deutlich, daß sie lachten.

Als ich meinen Zug zum Stehen gebracht hatte, kam der Fahrdienstleiter zu mir und sagte: „Sie haben ja Ihren Zugführer sitzen lassen!“ Nun war mir gleich des Rätsels Lösung klar. Wie war dies aber nur möglich, da ich ihn doch auf der ersten Station hatte einsteigen sehen? — Sehr einfach! Im Packwagen waren beide Schiebetüren auf. Es wehte an diesem Tage ein etwas starker Wind. Dadurch wurde ihm beim Einsteigen die Mütze vom Kopfe gefegt und flog auf der andern Seite des Packwagens wieder heraus, lustig auf der entgegengesetzten Seite des Bahnhofs weiter trollend. Der Zugführer, eifrig hinterherspringend, um seine Bedeckung wiederzuerlangen, merkte gar nicht,

daß sich der Zug schon in Bewegung setzte. Auch der Fahrdienstleiter bemerkte diese Attacke erst, als der Zug schon ein gutes Stück fort war. Nun war guter Rat teuer. Es wurde zur nächsten Station telephoniert und dieselbe von dem Vorfall in Kenntnis gesetzt. Der älteste Schaffner mußte von dort aus des Zugführers Dienst übernehmen und weiter ging's, ohne irgendwelche Bedenken, wieder lustig in Gottes freie Natur hinaus. Des Zuges Fahrt erlitt durch diese unfreiwillige Außerdienststellung keinerlei Hindernis, und ich war froh, daß meine weitere Fahrt, als erste, nunmehr gut und pünktlich vonstatten ging und ließ von nun an Träume Schäume sein.

Ein Reserveführer.

38. Eine Partie mit dem Schneepflug.

Eingehüllt in ihre Mäntel stehen einige Lokomotivführer bei ihren behaglich brummenden Maschinen im warmen Maschinenhause und unterhalten sich gemütlich über das fürchterliche Schneewetter draußen und über die frohe Aussicht, bald ins warme Bett zu kommen, während das im nahen Ofen flackernde Kohlenfeuer ihre wettergebräunten Gesichter dämonisch beleuchtet und die Hitze desselben den Schnee von ihren Bärten und ihrer Kleidung schmilzt. Da öffnet sich die Tür des Maschinenhauses und die sonore Stimme des Stationschefs ruft: „Die Bahn ist hinter W. verweht; Herr Walter, Ihre Maschine ist noch im Feuer; nehmen Sie den Schneepflug, damit wir das Geleise freimachen.“

Vernichtet ist die Aussicht auf eine stärkende Mahlzeit und ein warmes Bett. Einige Minuten später öffnen sich die Tore des Maschinenhauses, und langsam rollt die Maschine hinaus in die kalte, stürmische Winternacht, während der Führer seinen glücklicheren Kollegen mit der

Hand zum Abschied winkt. Bald ist der verrostete Schneepflug, welcher einige Ähnlichkeit mit einem auf die Räder gestülpten chinesischen Dache hat, vor der Maschine, welche mit ihrem eintönigen „Wuf! Wuf!“ ins Freie jagt.

Heulend wirft sich der eisige Sturm dem Koloß in den Weg, und mit fürchterlicher Gewalt schleudert er den mit gespannter Aufmerksamkeit in die Nacht spähenden Männern glitzernde Eisnadeln in das schmerzende Gesicht. Immer schneller tönt das „Wuf! Wuf!“ der Lokomotive, immer rascher arbeiten die Kolbenstangen, während der Koloß von einer Schiene zur anderen springt und die Telegraphenstangen wie verwehte Strohhalme vorüber-sausen. Noch geht es gut! Doch da senkt sich die Bahn, ohne Zweifel hat der Sturm in der Mulde eine Schneewehe gebaut. Der Führer öffnet den Regulator weiter und greift mechanisch an den Griff der Dampfpeife. Ein scharfer, gellender Pfiff übertönt das Heulen des Windes und das Lärmen der Maschine, die mit doppelter Schnelligkeit dahinfliegt.

Wäre jetzt ein Hindernis im Wege, so müßte alles zugrunde gehen. Ein Schauer faßt den Stationschef, als der abgehärtete Führer ihn an diese Gefahr mahnt. — Aufmerksam späht er vor sich. — Da werden die Lichtkegel, welche die beiden Laternen in die Finsternis werfen, einen Augenblick, einen einzigen Augenblick von einer Schneemauer zurückgeworfen, und gleich darauf scheint Schneepflug und Maschine in den dichten, aufgejagten Massen begraben zu sein. Doch mit der Raschheit des Gedankens ist die lockere Schneemauer durchbrochen und zur Seite geworfen, und keuchend rast die schneebedeckte Maschine weiter in ihrem Fluge. Aber noch ist die bezeichnete Stelle nicht passiert, und schon sind die schweigsamen Männer von der Lokomotive fast ganz erstarrt vor Kälte und können kaum des Schlafes sich erwehren bei dem ewigen eintönigen „Wuf!

Wuf!“, dem Rütteln der Maschine; besonders zwei derselben, welche bereits die zweite Nacht in solcher Weise auf der Maschine zubringen. Da glänzen einige Lichter matt durch den Nebel, die Dampfpeife meldet der Station W. die Ankunft der Expedition, und einige Minuten später wühlt der Schneepflug wieder in seinem Elemente auf freier Strecke. Die Lokomotive nähert sich einer Krümmung. Der Regulator wird fest geschlossen, damit die Maschine nicht entgleise. Dennoch bohrt sie sich mit ungeheurer Kraft in den hier aufgehäuften Schnee, der wieder alles umwirbelt und bedeckt. Allein langsamer und immer langsamer bewegt sie sich vorwärts, und jetzt, jetzt hat sie sich festgerannt. Der Stationschef und der Führer steigen ab, und mit der Fackel in der Hand, bis an den Leib im Schnee watend, untersuchen sie, ob es möglich sein werde, die auf einer Seite allmählich steigende, auf der anderen jäh abfallende Schneemasse zu durchdringen. — „Versuchen wir's!“ ruft der Stationschef. — Ein gellender Pfiff, und die Maschine arbeitet sich keuchend aus dem Schnee. Eine Strecke weit fährt sie zurück, um sich dann mit neuer Kraft auf die weiße Wand zu stürzen. — Funken und Schneemassen wirbeln bei des Sturmes wilder Musik im phantastischen Tanze durcheinander, und der heulende Geselle häuft die lockeren Schneemassen hinter dem kühlen Eindringling, als wollte er dem Ermatteten den Rückweg versperren. Vergebens stellt der Führer die Steuerung vor- und rückwärts, vergeblich öffnet er den Regulator soviel wie möglich. Die Räder drehten sich mit einer Hast, als wollten sie von den Achsen springen; aber die Maschine rückt nicht von der Stelle. Ihrer Schnelligkeit und Kraft beraubt, ist sie in der stürmischen, kalten Winternacht auf der öden Strecke eingeklemt zwischen den eisigen Mauern der mit jedem Augenblicke sich mehrenden Schneemassen. — Auf der Maschine stehend, blickt der halb erfrorene Führer dem Stationschef nach, welcher auf der schon wieder verwehten

Bahn das nächste Wärterhaus zu erreichen sucht, um von dort durch einen Boten weitere Befehle nach der Station gelangen zu lassen. Die Minuten schlichen träge dahin, als hätten sie Blei an den Flügeln. Der Führer glaubte eine Ewigkeit hinter sich zu haben, als der Morgen endlich Tagelöhner bringt, welche die Schneeberge, mit der Behändigkeit von Leuten, denen „es nicht eilt“, wegzuschaffen beginnen. Und nachdem die Bahn gereinigt und der Führer im Laufe des Vormittags schläfrig, ausgefroren, hungrig und todmüde mit der Lokomotive ins Maschinenhaus fährt, liest er vielleicht dort an der schwarzen Tafel mit Schrecken, daß er seine Maschine am Abend schon wieder besteigen muß.

Ein Lokomotivführer.

39. Ein Silvesterabend im Schnee.

Es war um Silvesterabend. Ich hatte den Postzug, und meine Frau hatte eine kleine Gesellschaft für heute Abend bestellt, um würdig vom alten Jahre bei einem Glase Punsch zu scheiden. „Bleib aber heut' nicht so lange, denn um 9½ kannst du doch gewiß hier sein.“ Dies waren die letzten Worte meiner Frau. Ich versprach, mein Möglichstes zu tun, und ging nach dem Bahnhof. Es war vor einigen Tagen Schnee gefallen, jedoch die Schienen waren gereinigt, und der Schnee durch ein Tauwetter und nachher folgender Kälte mit einer Kruste versehen, die kein Schneetreiben befürchten ließ.

Rechtzeitig traf ich hinaufwärts mit dem Zuge an, und nachdem die Maschine kontrolliert und wir ein wenig geschlafen hatten, gingen wir in die Restauration, um ein Gläschen Bier zu unserer Stärkung zu uns zu nehmen. Unter mancherlei Gesprächen wurde es dunkel, und die Zeit rückte heran, wo wir wieder in Dienst sein mußten.

Nachdem wir von unseren Bekannten Abschied genommen und die Tür zur Straße geöffnet hatten, wurde uns dieselbe vom Winde fast ins Gesicht geworfen. Himmel, was war das für ein Wetter geworden. Nachtgrauer Himmel, starkes Schneewetter und ein Wind, daß man sich festhalten mußte, um nicht umgerissen zu werden. Ach, und wie so heimisch war es doch in dem eben verlassenen Stübchen, wie ruhig brannte das Gas, was für fröhliches Gelächter, was für gutes Bier gab es, wie freundlich war die Kellnerin, und nun, dieser Gegensatz auf der menschenleeren Straße; wahrlich, so etwas muß selbst empfunden werden.

Wir rüsteten uns zur Fahrt, die Pelze an, die Filzstiefeln übergezogen, die Seehundsmütze aufgesetzt, und nun an den Zug.

„Der Zug, welchen wir abwarten müssen, kommt eine halbe Stunde später,“ meldete der diensthabende Ober-schaffner meines Zuges. „Gut, so bekommen wir wenigstens warmes Wasser im Tender,“ war meine Antwort.

Die halbe Stunde verging, noch eine Viertelstunde dazu, und endlich wurde das Signal zur Abfahrt gegeben.

„Ich werde selbst mitfahren“, so meldete sich hier der gute alte Herr an, und nahm im Wagen zweiter Klasse Platz. Jetzt ging es hinaus, niedriger Feuerkasten ohne Schutzblech, und Schneeflocken durch den Sturmwind gepeitscht, in's Gesicht, wie kreischten und donnerten die Brücken, wie glitten die Räder, wie stießen die Puffer der vorderen Maschine gegen die der hinteren, wie rauh ging es über die Überwege, wie langsam mit geschlossener Aschklappe durch die Schneewehen hindurch; plötzlich ein kreischendes Pfeifen zum Bremsen; ich will reversieren und kann nicht, der Hebel legt sich nicht, sondern schnellt durch den Druck des Dampfes, der noch im Schieberkasten liegt, wieder vorwärts, vergebliches Bemühen zu wiederholten Malen, die Feder legt sich nicht ein. Endlich steht der Zug,

was ist passiert? Mein Aschkasten ist voll Schnee, ich kann keinen Dampf mehr bekommen. Herzlich froh, daß weiter nichts passiert ist, suche ich, während der Heizer der vorderen Maschine sich kriechend unter dieselbe begibt und den Aschkasten reinigt, nach dem Hindernisse, weshalb mein Hebel nicht zurückging, und finde daß der Schnee sich so fest in die rückwärts hängenden Haken der Exzentrik gesetzt hat, daß dieselben nicht auf die Rollen gehen.

Während des mühsamen Suchens, mit roten, brennenden Augen, bei der Laterne, fällt der Schnee vom Winde getrieben fort, die Schneefelder sind in Bewegung, gleich wie im Sommer die Ähren auf dem Felde sich bewegen, und ehe wir daran denken, sind die Schienen und Räder mit Schnee bedeckt.

Was nun? Beide Maschinen loshängen, und dann mit Hilfe der hinzukommenden Arbeiter versuchen, ob wir dieselben losbekommen können; Hin- und Herrücken; endlich sind wir los, fahren erst ein Stückchen, um Bahn zu machen, dann wieder an den Zug, und nach einigen Versuchen bewegen wir uns langsam vorwärts. Gott sei Dank! sprach gewiß ein jeder von uns, trotzdem Schnee und Wind uns immer noch umtobten.

Wirklich warm geworden erreichten wir die erste Station, vielleicht um eine Stunde später, als wir eintreffen sollten. Hier angekommen, kam der Bahnmeister mit der Meldung: die Leute seien wegen des gräßlichen Wetters fortgelaufen, und der Viadukt, ungefähr eine Dreiviertelmeile von der Station entfernt, liege ziemlich voll Schnee und die Bahn sei nicht zu passieren. Morgen früh könne man sehen, und die Leute würden sich einstellen, dann könne man etwas ausrichten. Nach unserem Dafürhalten war das eine sehr gute Ansicht, noch dazu, daß die hell erleuchteten Fenster der Bahnhofsrestauration eine angenehme Nacht versprachen.

Jedoch der alte Herr war anderer Ansicht: „Wir müssen jedenfalls versuchen, ob wir nicht Bahn brechen können. Der Zug bleibt hier stehen, und wir fahren mit beiden Maschinen hinaus. Hernach das Weitere.“

Mißmutig, mit schmerzlichen Gefühlen fuhren wir hinaus in Sturm und Schnee, die Passagiere stiegen aus und restaurierten sich von den gehabten Anstrengungen; begleitet wurden wir von dem alten Herrn und dem Oberschaffner, der Bahnmeister war unsichtbar geworden, wahrscheinlich kontrollierte er die Strecke; — einige kleine Pausen abgerechnet, fuhren wir so ziemlich gut, bis eine halbe Meile vor der Station, wo wir so gründlich festrannten, daß an ein Loskommen nicht zu denken war.

Was nun? Die halblauten Flüche wurden ziemlich vernehmbar, wir änderten jedoch damit nichts. Vorwärts, rückwärts, die Maschinen standen wie eingemauert. Jetzt hatte die hintere Maschine etwas Luft. „Die Ketten lang hängen und mit einem Ruck zurück, damit die vordere Maschine frei wird!“ kommandierte der alte Herr. Zum Dank flogen ihm kurze Zeit darauf die Stücke der zerissenen Kette um die Ohren.

Plötzlich meldete der vordere Führer: „Mein Wasser ist alle, ich habe noch einen halben Zoll im Glase.“ Was nun? An der Maschine selbst war eine Handpumpe mit Hebel, durch Menschenkraft zu bewegen. Wer sich jedoch jemals das Vergnügen gestattet hat, eine Maschine unter Dampfdruck vollzupumpen, in dunkler Nacht bei Schnee und Sturm, der wird es nie wieder versuchen. Also die Winden aus dem Tenderkasten, die Maschine vorn hoch, und dann pumpen.

Wir sehen uns nach dem alten Herrn um, der uns in all dieses Elend versetzt hatte, er war verschwunden, oder suchte vielleicht den Bahnmeister. — Nach einigem Hin- und Herreden, und weil wir von jeder Aufsicht befreit waren, wurden die Maschinen flott. Der Oberschaffner hinten,

wir vorn, ging es sausend der rückwärts liegenden Station zu. Die Pfeife wurde offen gelassen, und die rückwärts leitenden Laternen zeigten nichts weiter, als die einsame trostlose Schneewüste.

Nachdem wir eine Strecke gefahren, sahen wir einen einsamen Arbeiter in der Schneewüste auftauchen. Wir waren gerade flott im Gange, und sausten bei demselben vorbei, obgleich es mir schien, als wenn derselbe rief, oder ein Zeichen geben wollte.

Wir kamen auf der Station an. Nachdem wir das Feuer herausgerissen und die Saugventile, wegen Einfrierens, gelöst hatten, gingen wir in die Restauration, wo uns unsere Erzählungen, wie es draußen aussehe, manches Glas Punsch einbrachten, was ja mitleidige Herzen immer bereit haben.

Ein Kollege hatte die Guitarre gestimmt und hatte eben den dritten Vers des Liedes: „O Tannenbaum, o Tannenbaum, wie grün sind deine Blätter,“ angestimmt, als wir draußen im Flur ein schweres Stampfen und Schnauben vernahmen. Alles schwieg, und herein schritt mit langem Schuppenpelze, die Mütze von französischem Hasenfell über die Ohren, lange Pelzstiefeln über die Füße, das Gesicht hochrot glühend, die Fausthandschuhe in den Händen, der gute alte Herr. — Beim Anblicke dieses unverschuldeten Unglücks mußten wir das Lachen gewaltsam verbeißen.

Mit strenger Miene maß er uns von oben bis unten, blickte dann stumm ringsum, und ließ sich schließlich in meiner Nähe an einem Nebentische, an dem schon einige ältere Herren Platz genommen hatten, nieder. Die allgemeine Unterhaltung, die dadurch auf kurze Zeit unterbrochen worden war, kam wieder in Fluß, brachte aber gleich darauf, in Veranlassung einer Aufforderung zum Kartenspiel, ein für unsere Stimmung so unwillkürlich treffendes Schlagwort zutage, daß wir uns eines lauten Auflachens nicht erwehren konnten, und dies mag wohl die

Veranlassung gewesen sein, weshalb der alte gute Herr später trotz aller Gegenvorstellung nicht glauben wollte, daß wir ihn nicht erkannt hätten, sondern behauptete, wir hätten ihn absichtlich übersehen, damit er die halbe Meile zu Fuß gehen müsse.

Am anderen Tage kamen wir nachmittags glücklich in unserer Heimat an, und mußten sofort wieder Reserve-dienst übernehmen.

40. Ein gehabter Schreck.

Es war in den letzten Tagen des Jahres 1860; der Schnee lag fußhoch, und eine Kälte war's, und ein Sturmwind heulte, daß man sich scheute, nur den Fuß vor die Türe zu setzen.

Ich hatte schon so manchen Winter als Lokomotivführer hinter mir, aber so schwer schien mir noch nie der Dienst gewesen zu sein, und soviel gefroren glaubte ich auch noch nie zu haben, wie in diesem Winter, und doch beschränkte sich mein Dienst (in diesem Winter) seit Wochen nur auf eine Bahnstrecke von etwa 10 Kilometer.

Es werden unter den Lokomotivführern wohl wenige sein, die nicht während der Fahrt einen Schreck ausgestanden oder sich in einer Lage befunden haben, wo sie ihres Lebens Ende gekommen wähten. Doch dergleichen Fälle nimmt man, wenn sie glücklich verlaufen, nicht so genau; der ausgestandene Schreck, die dazu gehabte Angst sind in kurzer Zeit vergessen und müssen immer anderen Platz machen. Man ist dann nur froh, wenn der Abend kommt, wo man sich nach dem angestregten Dienst der Ruhe ungestört überlassen kann.

Die Bahn, deren Dienst ich zugeteilt wurde, ist eine Zweigbahn, und wurde im September des Jahres 1859 er-

öffnet, gleichsam zur Feier und zu Ehren des hier im Staate allverehrten Monarchen. Mit Spannung sah die Bevölkerung des regsamen und industriellen Landesteiles den Segnungen des nun beginnenden neuen Lebens entgegen; doch nicht lange dauerte die Freude; wie oft im Leben ein Glück auf kurze Zeit einkehrt, um allsogleich wieder zu verschwinden, gleichsam, um dieses Glück bei Wiederkehr als doppelte Segnung erscheinen zu lassen, so wurde auch hier die Freude, eine Eisenbahn zu besitzen, gar bald unterbrochen; denn zwei Stellen der Bahn hatten die Baumeister wahrscheinlich nicht richtig berechnet, so daß nach einigen Wochen der Bahnbetrieb wegen Weichens und Rutschens der größeren Dämme teilweise wieder unterbrochen werden mußte. Unter den von der Hauptbahn Abgesperrten war auch ich, und hatte ich den Fahrdienst bis zu dem ersten, etwa 10 Kilometer entfernten Dammrutsch. Man konnte immer noch von Glück sagen, daß das Schadhafwerden der Dämme noch rechtzeitig bemerkt worden und nicht der geringste Unfall zu beklagen war. Jetzt mußte rüstig gearbeitet werden, und Hunderte von Arbeitern wurden aufgeboden, um trotz des harten Winters und hohen Schnees die Dämme wiederherzustellen. Aus weiter Ferne kamen die Arbeiter herbei, und weil auf den kahlen Feldern, die entfernt von den Ortschaften lagen, die vielen Leute nicht untergebracht werden konnten, so wurden dieselben frühmorgens mit Extrazügen von beiden Seiten auf ihre Bauplätze geführt und abends nach dem Feierabend wieder zurück in ihre Heimat befördert.

Es war ein schauerlich kalter Tag und ein höchst stürmischer Abend. Ich kam dieses Mal ungewöhnlich spät, lange nach Mitternacht, mit dem letzten Zuge an und sollte früh fünf Uhr wieder den Arbeiterzug hinausführen.

Kaum recht erwärmt und noch schlaftrunken ging es früh wieder hinaus in die winterliche Landschaft. Die Bau-

grube, wo wir die Arbeiter hinzubefördern hatten, war nur einige hundert Fuß vor der Station gelegen, und führten wir die Wagen immer ziemlich nahe heran.

Gefahr hatte es keine, denn bei Tage sah man deutlich die schauerliche Tiefe vor sich, und bei Nacht hatten wir einen sicheren Halt, weil ein Laternenstock mit einer roten Laterne uns einen sicheren Punkt zum Halten bot, der in der Station wohnende Bahnwärter uns kommen sah und auch unser Pfeifensignal gut hören konnte.

An diesem Morgen also kam ich, wie schon so oft, gegen die mehr denn dreißig Fuß tiefe Baugrube herangefahren, gab ein langgedehntes Signal und erblickte deutlich beim Näherkommen das mir wohlbekanntete rote Signallicht. Wir fuhren stets rückwärts, den Tender voran. Es war noch sehr dunkel, und blies mir der Wind die Schneeflocken stark ins Gesicht. Es ist immer etwas Wiederwärtiges, das Rückwärtsfahren; wer kann denn auch so gegen den Wind, ohne allen Schutz, immer die Augen ganz offen behalten? So auch hier. — Ich fühlte mich ja sicher und fuhr dem roten, unbeweglichen Lichte immer mehr und mehr entgegen. —

Aber, heiliger Gott! Was war denn dies heute? Todeschreck lähmte meine Glieder, und trotz des sehr langsamen Fahrens konnte doch mein Heizer nicht schnell genug über die Maschine dem ersten Wagen, welcher eine Bremse hatte, zuspringen. Mein Steuerungshebel flog im Nu rückwärts, die Triebräder machten einen Höllenlärm, meine Tenderbremse knarrte, und schnell genug hielten wir, denn zum Pfeifen hatte ich keine Zeit mehr. Es war aber auch die höchste Zeit. Denn nicht mehr weit — man konnte es nur noch wenige Schritte nennen — gähnten uns schon die Gerüstbalken, die als Notbrücke dienten, entgegen, und wäre die Maschine da hinaufgeraten, so hätte ein Wunder geschehen müssen, wenn wir nicht durchgebrochen wären.

Was war es denn heute, das mich so irre werden ließ? Es klärte sich gleich auf. Der hier stationierte Bahnwärter, der im Stationsgebäude wohnte und das Haltsignal aufzustecken hatte, war zu spät gekommen; und weil er bei der Finsternis nicht über die teilweise unüberdeckte Notbrücke so schnell zu gehen wagte, war er am jenseitigen Ende der Baugrube stehen geblieben, und hatte mir von dort aus sein Licht entgegengehalten.

Der Mann war ebenfalls in Todesangst, und seinem Bitten konnte ich nicht widerstehen. Meinen ausgestandenen Schreck hätte mir ja doch keiner mehr abnehmen können, und freue ich mich stets des freundlichen Alten, der es bis heute noch nicht vergessen hat, daß ich sein damaliges Versehen mit Stillschweigen überging.

41. Eine Gewitternacht.

Es war im Juli des Jahres 1859. Mein Dienst war das Führen der Güterzüge und fing derselbe in der Regel mittags um 1 Uhr an, wo ich bis nachts 11 Uhr einen Weg von 24 Meilen zurückzulegen hatte und erst am anderen Abend wieder zu den Meinigen zurückkehrte. Heute aber mußte ich schon dem ersten 4-Uhr-Frühzug, der Steigungen wegen, 10 Meilen vorspannen und kam erst mittags 11 Uhr wieder zurück, um dann um 1 Uhr meinen gewöhnlichen Dienst anzutreten.

So eine Frühfahrt ist etwas Schönes. Noch brennt die Sonne nicht zu heiß. Nach anderthalb Stunden Fahrt eine Tasse Kaffee dem nüchternen, nun etwas begehrenden Magen zugeführt, eine wohlschmeckende Zigarre dazu, einige Stunden später ein erfrischendes, gutes Glas Bier

oder auch Wein zum Frühstück, so etwas, meine ich, könnte einem die Strapazen des Dienstes vergessen machen.

War der Morgen so schön, am Mittag wurde es stechend heiß. Die Sonne brannte hernieder und kein Lüftchen regte sich. Wer aber unter der heißen Julisonne in der Mittagshitze auf einer Lokomotive stundenlang stehen, dazu die fürchterliche Glut eines Steinkohlenfeuers und die ausstrahlende Wärme eines Dampfkessels auf sich einwirken lassen muß, so daß man gewärtig ist, jeden Augenblick den Sonnenstich zu kriegen, der wird sicherlich der Kälte des Winters den Vorzug geben. Wir hatten für heute wenigstens die glühende Mittagshitze hinter uns, und es fing bereits an, Abend zu werden. Da taten sich die ersten Vorzeichen eines herannahenden Gewitters kund, was von uns allen mit Freuden begrüßt wurde. Denn die unausstehliche Sonnenhitze hatte uns dem Verschmachten nahe gebracht. Wir glaubten hindurchzukommen und das Gewitter in unserem Rücken zu behalten.

Auf der letzten größeren Station G., schon in bedeutender Höhe und so recht in den Bergen gelegen, angekommen, mußten wir, weil die uns vorspannende Reservemaschine einem vorausgegangenen Personenzuge vorgespannt hatte, eine volle Stunde warten; denn, nebenbei gesagt, liegt diese Station am Fuße einer langen Steigung, und kamen deshalb Verspätungen öfters vor. Da oben auf der Station noch eine Anzahl Güterwagen unser zum Mitnehmen harnte, unser Güterzug für heute der letzte Zug war und die uns vorspannende Maschine auch diesen Weg zurückzulegen hatte, so wurden, wie sonst, auch heute, sämtliche Wagen und beide Maschinen beieinander gelassen. Noch vor der Abfahrt von der Station, es war bereits 10 Uhr, überzog sich der Himmel wie mit einer schwarzen Decke, und rollender Donner und zuckende Blitze verkündeten den Ausbruch des Gewitters, dem wir